Lt.-Pilote JEAN PLANTIER

la propulsion des SOUCOUPES VOLANTES par action directe sur l'atome

ses aspects fantastiques

découvertes · ÉTUDES · découvertes

la
propulsion
des
soucoupes volantes

A

GISÈLE D'ALFONSO

J. P.

JEAN PLANTIER
Lieutenant-Pilote

LA PROPULSION des SOUCOUPES VOLANTES

par action directe sur l'atome

découvertes ÉTUDES découvertes
MAME

PRINTED IN FRANCE
Tous droits de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
COPYRIGHT 1955 BY MAISON MAME

p r é f a c e

Le titre de cet ouvrage effarouchera peut-être les quelques lecteurs qui n'ont de l'atome qu'une très vague idée et redoutent généralement la nécessité d'un léger effort intellectuel pour réaliser pleinement la pensée de l'auteur.

Mais, dès la première page, leur attention sera retenue par l'audace des conceptions, la richesse des images, la logique du raisonnement et la limpidité du style, qui en rendent le texte parfaitement compréhensible.

En fait, ce titre est honnête, puisque l'objet de cette publication n'est plus de relater les nombreuses manifestations « d'objets non identifiés », mais bien d'en donner une explication possible, en accord avec les faits ou témoignages résultant de leurs apparitions. Si ces derniers sont évoqués en appendice, c'est uniquement pour démontrer le bien-fondé de l'hypothèse de base et souligner la validité des conséquences que l'auteur a su en tirer.

Cette synthèse magistrale, pure construction de l'esprit sans laquelle l'homme ne pourrait s'évader de la troublante atmosphère qui l'environne, est l'œuvre d'un de nos jeunes camarades-pilotes de l'Armée de l'Air, un de ces fanatiques qui sont l'honneur d'une formation par la conscience qu'ils apportent à tout ce qu'ils font.

Aussi bien, et ce sera la grande chance de PLANTIER, son audacieuse interprétation de faits jusqu'alors inexpliqués arrive à son heure. Si les « Soucoupes Volantes » n'avaient existé, il aurait fallu les... inventer pour parvenir à la compréhension d'un Univers qui a dépassé nos conceptions premières.

Déjà, le champ des photons, remplissant le vide de l'espace, aussi bien dans l'immensité sidérale que dans le moindre atome, s'est récemment substitué à l'éther des physiciens, voire même à celui des occultistes.

Tout récemment les piles atomiques, elles-mêmes, ont pris la place de nos anciennes chaudières, et l'on peut prévoir que, sous peu, elles nous fourniront directement l'électricité.

Mieux, au moment où tant de savants, et non des moindres, s'acharnaient encore à aligner un nombre respectable d'équations pour relier les effets électro-magnétiques à l'attraction de la pesanteur, le professeur BLACKETT de l'Université de Manchester (prix Nobel 1948) découvrait une relation particulièrement simple entre la rotation d'un astre (ou d'un corpuscule) et son propre magnétisme.

De même, à peine l'expansion de l'Univers est-elle généralement admise comme résultant de l'explosion de l'atome originel (thèse développée par l'abbé LEMAITRE en 1927) que l'astronome Fred HOYLE et son École de Cambridge émettent l'hypothèse d'une création permanente.

Enfin, après avoir considéré l'évolution cosmique comme soumise uniquement à des effets de gravitation s'exerçant sous faible pression, l'astrophysique moderne commence à considérer les Nébuleuses extra-galactiques, ces prodigieuses « Soucoupes de l'Espace », comme de formidables électro-aimants traversés par des courants d'électrons circulant au sein de nappes gazeuses tourbillonnant autour des centres de ces galaxies.

Toutes ces découvertes récentes, toutes ces interprétations nouvelles militent en faveur de la théorie de PLANTIER qui, demain, pourrait bien, lui aussi, faire figure de précurseur, non seulement pour son mode de propulsion par champ de force, mais surtout pour l'utilisation de cette fameuse Énergie de l'Espace que les hommes commencent seulement à entrevoir.

***

Cet ouvrage présente également un autre aspect, d'ordre philosophique ou métaphysique, qui ne saurait être passé sous silence.

En forçant l'homme à lever les yeux vers le ciel et en lui démontrant qu'un jour prochain il pourra, lui aussi, pénétrer dans ces espaces interstellaires, le lieutenant PLANTIER indique à l'humanité un autre idéal, bien loin de nos mesquines querelles, où la conception d'un Univers à notre mesure et à notre entendement pourrait bien apporter la paix aux hommes de bonne volonté.

MAURICE LENOIR.

a v a n t - p r o p o s

Deux ans se sont écoulés depuis le jour où, au hasard d'une étude, j'ai découvert que les soucoupes volantes ne présentaient d'autre mystère que celui de leur origine.

Depuis cette époque, la théorie très simple grâce à laquelle j'ai pu expliquer ce qui était réputé inexplicable a fait son chemin. Un premier résumé, hâtivement rédigé à la veille de mon départ en Extrême-Orient, parut quelques mois plus tard dans la revue militaire *Forces Aériennes Françaises* et me valut même en Indochine un volumineux courrier.

Tout récemment, M. Aimé MICHEL voulut bien faire mention de ma théorie en des termes très flatteurs dans un ouvrage par ailleurs unanimement apprécié pour son objectivité [1]. De nombreux journaux reproduisirent son analyse et je dus à cette nouvelle publication un nouveau courrier enthousiaste et sympathique. Malheureusement, la version reprise par M. A. MICHEL est celle parue dans *Forces Aériennes Françaises*, avec les nombreuses imprécisions et erreurs qui l'entachent, et j'ai conçu quelques inquiétudes quant à son interprétation par les lecteurs non avertis.

C'est donc dans le double but de satisfaire mes nombreux correspondants et de préciser une théorie encore mal assise que j'ai décidé de publier ce petit ouvrage. Je ne l'ai pas écrit sous l'impulsion d'une quelconque muse, ou dans le but d'édifier une théorie sensationnelle. Je ne suis ni écri-

1. *Lueurs sur les soucoupes volantes* (Mame, édit.).

vain, ni théoricien, et le lecteur ne trouvera ici ni effet de style, ni développement mathématique complexe. J'y expose tout simplement ce que je crois être l'explication d'un mystère qui intrigue le monde entier.

Avec les éléments condensés dans le présent volume, j'aurais pu écrire un livre beaucoup plus important. Mais je n'ai aucune ambition commerciale. Si les idées apparaissent toutes nues, et la langue trop sobre accrochée aux seuls faits, aux seules déductions, c'est que mon seul désir est d'exposer des faits et des déductions, et cela simplement.

J'utilise au minimum les notions abstraites de la physique classique, en particulier dans la première partie qui est la base de mon explication. Ce n'est pas seulement pour rendre mes idées plus accessibles, c'est aussi, et même surtout pour rester tout à fait indépendant de ce monument de l'intelligence humaine. Il est probable que le mode de propulsion des soucoupes volantes repose sur un édifice mathématique et physique lié à des faits que nous connaissons ou que nous pourrons connaître. Mais cet édifice est sans doute entièrement différent du nôtre, et il est à peu près certain qu'il faudra réviser beaucoup de concepts et beaucoup de lois de notre science humaine pour accéder à certaines connaissances de la technique de nos mystérieux visiteurs. En poussant au maximum le contact étroit avec les faits, je paraîtrai souvent primaire, mais je ne risquerai pas de m'engager dans une voie fausse, puisque les faits sont les mêmes pour « *eux* » que pour nous.

Si j'avais utilisé les lois que l'homme a fait correspondre à sa connaissance objective du monde, je n'aurais pu que m'emprisonner dans cette gangue qui limite tellement le progrès que chaque grande découverte correspond à un éclatement partiel et à l'abandon de concepts trop confortablement admis.

Si j'avais parlé de champ de force, comme dans mon premier article paru dans *Forces Aériennes Françaises*, on m'aurait tout de suite demandé s'il dérivait d'un potentiel. Si j'avais voulu définir exactement ce que j'appelle l'Énergie de l'Espace, j'aurais dû parler de rayonnement, de corpuscules, de quanta et je me serais trouvé prisonnier dans les mailles serrées des dogmes classiques. Je préférerai appeler énergie tout ce qui peut fournir un travail, que ce soit la matière, ou toute autre forme existant dans notre galaxie. Je serai donc volontairement simpliste et primaire.

Pour traiter un tel problème, considéré par beaucoup comme la plus grande duperie de tous les temps, il faut peut-être beaucoup d'optimisme. J'en ai. Il faudrait donner aussi des garanties solides de sérieux et de bonne foi. Je pense que mon métier de pilote et ma qualité d'officier pourront rassurer les lecteurs.

Enfin, je me dois de préciser que, contrairement aux assertions de certains journaux, l'article paru dans *Forces Aériennes Françaises* ne traduisait en aucune façon une prise de position officielle oú même officieuse de l'Armée de l'Air, et il en est de même de cet ouvrage.

J. PLANTIER

PLAN DE L'ÉTUDE

première partie

I. HYPOTHÈSE DE BASE

a. Un premier mystère connu de tous 15
b. Une hypothèse de base toute simple 18
c. La propulsion 20
d. Les conséquences 24

II. LES QUATRE MYSTÈRES

a. Silence 26
b. Résistance thermique 28
c. Habitabilité 31
d. Changement d'aspect 33

III. CONSÉQUENCES VÉRIFIÉES

a. Assiette de l'engin, basculement, cigare 38
b. Tournoiement et tache sombre 40
c. Absence de gouvernes, oscillations stationnaires 42
d. Évolutions fantaisistes 43
e. Pas d'accident, mais des explosions 45
f. Explosion du bolide de Podkamenaïa Toungouska 46
g. Agitation des arbres, jets d'eau et nuage de poussière 48
h. Nuage insolite 51
i. Excentration arrière de la tache en déplacement lent 54
j. Crème fouettée et boule blanche 55

IV. CONCLUSION A LA PREMIÈRE PARTIE

deuxième partie

COMPLÉMENTS A L'HYPOTHÈSE DE BASE

I. SYSTÈME DE RÉFÉRENCE AU POINT DE VUE RÉACTION

a. Première solution : variation de quantité de mouvement 59
b. Deuxième solution : asymétrie atomique 60
c. Troisième solution : rigidité et inertie de l'éther 62

II. ORIGINE DE L'ÉNERGIE

a. Énergie artificielle 63
b. Énergie naturelle 64

troisième partie

L'ÉNERGIE COSMIQUE OU ÉNERGIE DE L'ESPACE

I. PREMIÈRE HYPOTHÈSE

a. Le rayonnement cosmique 67
b. Énergie de l'espace : premier postulat définition 68
c. Valeur de l'hypothèse 69
d. Première hypothèse sur la propulsion par l'Énergie cosmique 70

II. DÉFINITIONS ET PRÉCISIONS NOUVELLES SUR L'ÉNERGIE DE L'ESPACE

a. Nouvelle définition 71
b. Les composantes 72
c. Première propriété fondamentale 73
d. Conséquences 74
1. Vitesse des particules cosmiques 74
2. Du phénomène corpusculogène à l'onde électromagnétique 76
3. Indétermination et quanta 77
4. Déséquilibre oscillatoire et mécanique ondulatoire 77
5. Des champs fins et des autres au défaut de masse 79

e. Deuxième propriété fondamentale 80
f. Fonction propulsive de la soucoupe volante 81
g. Schéma de principe des soucoupes volantes 83
h. La propulsion et les conséquences observables 85

CONCLUSION

Appendice

SÉLECTION DE TÉMOIGNAGES

Témoignages étrangers 96
Témoignages français 106
Témoignages contrôlés par l'auteur 119

première partie

1

HYPOTHÈSE DE BASE

Un premier mystère connu de tous.

L'attraction newtonienne est la force qui attire spontanément deux masses l'une vers l'autre. Sur terre nous l'appelons la pesanteur. Cette pesanteur terrestre est la cause de la chute des corps et c'est elle qui retient la lune dans notre voisinage, car elle équilibre exactement la force centrifuge de ce satellite qui meurt d'envie de s'en aller vagabonder dans l'espace.

Quelle est la genèse de cette force mystérieuse? On ne sait. Nos théoriciens lui ont appliqué des concepts mathématiques qui permettent d'en prévoir les effets à notre échelle, mais qui s'avèrent complètement inexacts à l'échelle nucléaire. Et quand il s'agit de définir sa nature exacte, les plus grands savants n'en savent pas beaucoup plus que le docker marseillais qui en subit les effets. Comment se propage-t-elle dans le vide? Il serait bien difficile de répondre à cette question ; et aucun lien mutuel n'a jamais été décelé à travers l'espace immense qui sépare la terre et la lune, et tous les astres en général.

La pesanteur s'exerce sur le noyau de chaque atome parce

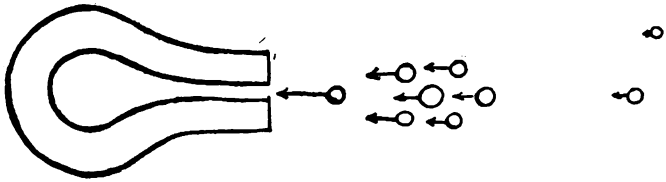
qu'il concentre en lui la presque totalité de la masse de ce petit monde. Quand un objet tombe sur le sol, c'est parce que chacun de ses atomes subit cette force mystérieuse. Nos savants admettent très bien cette action à distance, parce qu'ils la constatent, mais comme pour la lumière, le mode de cheminement concret du phénomène à travers le vide reste mystérieux, et le concept de « l'éther omniprésent, infiniment subtil et rigide » capable de servir de « support » aux ondes électromagnétiques ne peut guère expliquer le cheminement de l'attraction newtonienne[1]. Sa définition tient avant tout de « l'intuition et de l'imagination créatrice » qui sont, d'après Alexis Carrel, les qualités des vrais savants.

Je ne suis pas un savant, mais j'ai tout de même fait appel à ces deux qualités pour résoudre cet autre mystère qui est celui des soucoupes volantes. A l'instar de nos théoriciens, j'ai dû émettre une hypothèse qui n'est pas plus sibylline que celle de l'éther citée plus haut, comme nous allons le voir. Malheureusement, on me demandera aussi d'y faire correspondre une formule mathématique ; ce que je ne pourrai faire à coup sûr, puisque cette hypothèse ne donne que le principe de la solution...

Malgré tout, elle m'a permis d'expliquer rationnellement les aspects les plus fantastiques des apparitions, et j'estime que ce n'est déjà pas mal. J'ai même pu prévoir deux aspects bien précis qui se sont révélés par la suite. Cela m'a valu une entrevue très cordiale avec le chef d'un bureau scientifique. Mais il ne croyait pas du tout à l'existence des soucoupes volantes. Cet ingénieur admettait les conséquences de la propulsion préconisée, mais il en réfutait

1. La relativité généralisée en donne une interprétation mathématique acceptable (bien qu'elle pèche en astronomie) mais absolument inconcevable sans entorse à la logique et au bon sens humain.

La Force Appliquée.



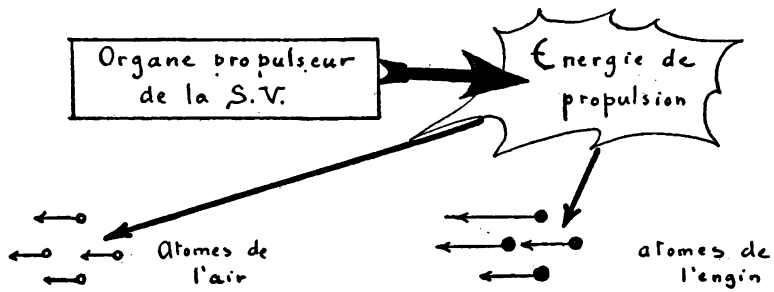
Plaçons quelques billes d'acier sur une surface très lisse et approchons un aimant. Les billes vont rouler vers l'aimant car chacune est soumise à une force. C'est l'aimant qui, à distance, a provoqué l'application de cette force à chacune des billes.

La vitesse des billes ne dépend pas de leur grosseur, mais de leur distance à l'aimant.

Il en est de même de la soucoupe d'après ma théorie. Elle oblige une énergie mystérieuse à appliquer une force à chacun de ses propres atomes et à chacun des atomes de l'air environnant.

Tous ces atomes se déplacent donc dans le sens de la force, comme les billes. La soucoupe se déplace en entraînant de l'air avec elle.

Mais comme c'était le cas pour les billes, la vitesse de cet air dépend de sa distance à l'engin : elle décroît graduellement, en fonction de cette distance.



l'hypothèse de base, m'en demandant la justification mathématique et théorique ! Il imputait la séduisante réussite de mes explications au hasard qui aurait fait coïncider cette construction de mon esprit avec le nouveau monstre de Loch Ness... aérien actuellement en vogue.

Et pourtant, mon hypothèse est exactement l'homologue de la pesanteur. Pourquoi ce savant, qui admet la seconde, n'a pas voulu admettre la première? Tout simplement parce qu'il ne croit pas à la réalité des apparitions. Une hypothèse qui n'est pas étayée par les faits n'est plus qu'une construction toute gratuite de l'esprit.

Une hypothèse de base toute simple.

Il semble peut-être prétentieux de dire que l'homme réalisera tôt ou tard et d'une façon artificielle et dirigée ce que la nature réalise d'une façon naturelle et souvent aveugle. Pourtant, c'est ce qui s'est déjà produit pour la foudre, pour l'énergie nucléaire du soleil, pour les métaux transuraniens... et pour la fécondation artificielle des grenouilles... ! Et je ne cite que quelques exemples.

Aussi, je pense qu'il est des hypothèses que l'on peut émettre sans passer pour un utopiste ou un joyeux plaisantin, même si l'état actuel de nos connaissances ne permet pas d'en entrevoir la réalité. C'est une hypothèse de ce genre qui va me servir de base à l'explication simple que je vais donner aux soi-disant mystères des soucoupes volantes.

La voici :

Je constate qu'il existe dans la nature une force qui s'applique à chaque noyau atomique, c'est la pesanteur, née spontanément de la simple proximité de deux masses. J'en

conclus que l'homme, ou tout être pensant à développement intellectuel progressif, arrivera tôt ou tard à ce même résultat, et j'avance la proposition suivante :

Il est possible d'appliquer à chacun des atomes (ou des noyaux atomiques) présents dans un volume donné une force proportionnelle à leur masse[1], *orientable et modérable à merci.*

Ce postulat ne serait qu'une vue de mon esprit si rien ne venait l'étayer. Mais j'en fais mon hypothèse de base, car il m'a permis d'expliquer les soucoupes volantes dans ce qu'elles ont de plus fantastique, et de prévoir à l'avance certains de leurs aspects les plus inattendus, tel le nuage insolite. Une hypothèse n'a de la valeur que dans la mesure où elle explique quelque chose sans être réfutée. Je pense que c'est le cas de celle-ci, et je laisserai le lecteur libre d'en juger par les études qui vont suivre.

Malgré tout, elle demande des explications complémentaires : si l'on veut utiliser cette sorte de pesanteur artificielle pour la propulsion d'un engin aérien ou interplanétaire, les premières questions qui se posent sont celle de la source d'énergie et celle, encore plus délicate, du système de référence au point de vue réaction, car on ne pousse pas un véhicule avec les mains sans avoir un appui pour les pieds. Je pourrais passer sous silence ces problèmes complémentaires, en disant que les êtres qui ont réalisé cette hypothèse bénéficient obligatoirement d'une technique qui leur permet facilement de résoudre le reste. Mais j'ai pensé aussi ces problèmes, et j'exposerai dans la deuxième partie de cet ouvrage des solutions qui, même si elles ne sont pas justes, démontrent en tous cas, par des exemples connus, qu'ils sont résolus dans certains domaines, donc résolubles.

1. Ou à une caractéristique sensiblement proportionnelle à leur masse, nombre protonique par exemple.

Pour en revenir à mon postulat, je sais qu'il fera « tiquer » bien des physiciens. Pourtant, appliquer une force contrôlable à chacun des noyaux atomiques d'une région de l'espace ne tient ni du prodige, ni de l'utopie. Nous réalisons déjà un tour de force analogue dans l'enceinte, limitée il est vrai, des cyclotrons et autres appareils en « tron ». Rien n'empêche la découverte du procédé pour quelques siècles ou millénaires plus tard, puisque nos visiteurs peuvent très bien venir d'une lointaine planète en avance de quelques siècles ou de quelques millénaires sur la nôtre au point de vue technique. Et si, comme je le pense, les faits prouvent que cette hypothèse colle avec toutes les extravagances des soucoupes volantes, alors qu'aucune autre ne peut le faire, il ne s'agira pas de crier à l'impossibilité, au nom de lois physiques sacro-saintes, mais de réaliser pleinement et humblement notre infériorité technique. Le premier travail consistera donc à adjoindre à cette hypothèse de base des hypothèses secondaires parfois révolutionnaires, mais compatibles avec nos connaissances actuelles des faits, — et non des formules, — pour relier notre technique à cette technique supérieure que des êtres mystérieux ont bien voulu nous laisser entrevoir sous la forme de leurs silencieux bolides.

C'est ce que j'essaierai de faire dans la troisième partie de cet ouvrage. Mais pour le moment je vais m'en tenir à cette première hypothèse et montrer les étonnantes concordances qui m'ont fait l'admettre.

La propulsion.

L'apparence de disque des mystérieux engins ne fait plus aucun doute et j'ajoute qu'elle n'est pas incompatible avec celle de cigare ou de boule lumineuse, comme je le montrerai plus loin. Aussi est-ce sur elle que je vais bâtir mon raison-

nement qui sera automatiquement valable, pour les engins en forme de cigare ou... de banane !

Considérons donc ce disque capable de provoquer l'application d'une force modérable et orientable à chacun des atomes situés dans son champ d'action, que *ce soit les siens propres ou ceux de l'atmosphère immédiatement environnante.* Il crée de ce fait

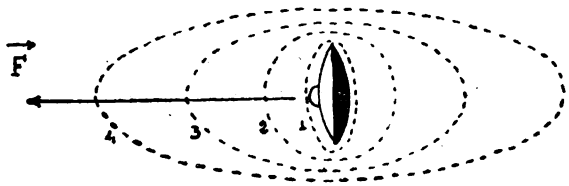


Fig. 1. — Surfaces équidynamiques.

une sorte de pesanteur orientable et modérable qui sera *propulsive.* J'appellerai F la force résultante de l'action de cette pesanteur sur les atomes de l'engin et de ses occupants.

Cette force, si l'on en croit les témoignages, est dirigée dans l'axe du disque ; en effet, toutes les observations ont donné le schéma correspondant à une sustentation à plat pendant le stationnement, et à une inclinaison sensible

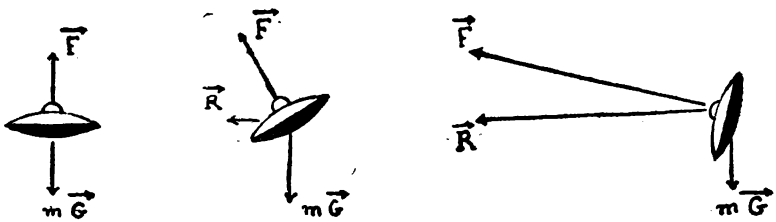


Fig. 2. — Stationnement. Glissement. Très grande vitesse.

dans le sens de la marche aux vitesses ordinaires. On voit aisément (fig. 2) que la composition vectorielle avec la pesanteur terrestre $m\vec{G}$ donne bien une telle force $\vec{F}$ axiale (fig. n° 1). J'ai donc adopté cette hypothèse, bien qu'à

priori elle ne soit ni évidente, ni même nécessaire pour la suite des explications.

J'ai souligné que le champ d'action peut s'étendre dans un espace plus grand que celui occupé par l'engin lui-même. Ce débordement n'a rien d'obligatoire à priori. Mais nous allons voir comment l'intuition, la logique et les observations le confirment.

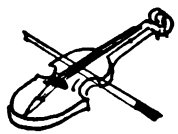
L'intuition d'abord : les organes internes qui provoquent cette action à distance voient très probablement leur efficience décroître graduellement en fonction de l'éloignement, suivant une loi que l'analogie avec les attractions newtonienne, magnétique ou électrique laisse prévoir comme étant en I/r ou en I/r^2. Les surfaces lieux d'égale efficience sont donc très probablement des sphères ou des ellipsoïdes de révolution autour de l'axe du disque, et elles englobent nécessairement une partie de l'atmosphère ambiante.

La logique vient confirmer cette intuition car, nous le verrons plus loin, une telle extension du champ d'action aux couches atmosphériques voisines, jointe à une décroissance en I/r^2 de l'intensité de la force, résout les problèmes les plus ardus des vols supra-soniques en atmosphère terrestre, martienne ou autre. Ce débordement devient donc logique, car les êtres manifestement intelligents qui nous observent en auront vu eux aussi les avantages aérodynamiques. Ils l'auront donc permis ou favorisé, sinon provoqué.

Enfin, les observations apportent à leur tour la confirmation de ces inductions apparemment gratuites : en effet, nous verrons plus loin que les apparitions d'œufs volants ou de cônes et boules de feu aux contours indécis en sont de magistrales illustrations.

En résumé, nous pouvons donc énoncer l'additif suivant

Le Silence et la " Résistance " thermique.



Tout frottement produit
du bruit et
de la chaleur

Les objets qui se déplacent dans l'air frottent contre lui et produisent du bruit (miaulement des balles de fusil) et de la chaleur (incandescence des étoiles filantes).

Les soucoupes volantes qui semblent se déplacer à des vitesses supérieures à celles des balles devraient donc faire du bruit et se volatiliser sous l'effet de la chaleur. Mais nous avons vu que l'air est entraîné avec la soucoupe volante. Il ne frotte donc pas contre elle, et il n'y a ni bruit ni échauffement.

De plus, cet air entraîné ne peut pas heurter ou frotter violemment contre le reste de l'atmosphère immobile puisque la décroissance de sa vitesse est graduelle.

La soucoupe volante est en quelque sorte protégée contre les frottements par une espèce de matelas d' « air entraîné » aux contours imprécis, et elle peut évoluer ainsi sans bruit et sans échauffement prohibitif à des vitesses fantastiques.

à l'hypothèse de base, additif, je le répète, triplement confirmé par l'intuition, la logique et les observations :

La pesanteur artificielle provoquée par les disques est parallèle à leur axe, et les surfaces d'égale intensité sont des ellipsoïdes, l'intensité de la force appliquée étant de plus en plus forte à mesure que l'on se rapproche de l'engin.

Notons que ce n'est pas un amendement à l'hypothèse de base, car celle-ci contient implicitement la possibilité d'une telle application.

Les conséquences.

Voilà donc nettement définies mon hypothèse de base et l'utilisation logique et, — comme on va le voir, — rationnelle, donc voulue, qui en découle pour obtenir une propulsion à des vitesses pratiquement illimitées.

Ce mode de propulsion entraîne de multiples conséquences. Si mon hypothèse correspond à la réalité, ces conséquences doivent se trouver vérifiées par toutes les observations de soucoupes, sans qu'aucune vienne l'infirmer en quoi que ce soit. C'est à ce prix seulement que je pourrai conclure à la vérité, car cette hypothèse est de celle que l'on ne peut ni réfuter, ni démontrer par le seul jeu des connaissances actuelles. Si elle explique toutes les caractéristiques des soucoupes volantes, elle a de fortes chances de s'avérer juste, sauf si une autre hypothèse vient à son tour donner des explications aussi satisfaisantes ; mais, sur ce dernier point, je demeure sceptique.

Je vais donc exposer ces conséquences en montrant à mesure comment elles coïncident rigoureusement avec le comportement apparemment fantastique de ces bolides silencieux

et manifestement pilotés. Tant pis si mes explications trop rationnelles mettent un terme aux élucubrations de certains sur la nature « ectoplasmique » de nos visiteurs et surtout de leurs engins. J'ose espérer que mes explications satisferont les lecteurs et donneront à penser aux physiciens si sceptiques, même si je ne suis pas tout à fait dans le vrai...

Je commencerai d'abord par l'étude des quatre conséquences qui correspondent aux quatre principaux mystères des soucoupes volantes. Je rappelle que c'est l'impossibilité de leur trouver une solution rationnelle qui a fait conclure à un nouveau monstre de Loch Ness aérien, aussi bien dans les milieux scientifiques que chez les autres intellectuels.

Ces quatre mystères peuvent se résumer comme suit :

— Silence absolu à grande vitesse dans l'atmosphère,

— Résistance thermique, incompatible avec celle de tous les métaux connus,

— Apparence de vol piloté malgré la température et les accélérations anti-physiologiques supposées,

— Changement d'aspect.

Je vais expliquer ces quatre anomalies d'une façon très simple, et montrer qu'il peut très bien s'agir d'engins réels et pilotés par des êtres absolument semblables à nous. Mais comme cela ne suffira pas sans doute à convaincre les sceptiques (je ne leur demanderai pas de trouver une autre explication...), j'exposerai toutes les autres conséquences et les observations qui leur correspondent, observations pour lesquelles il est souvent impossible de trouver une autre explication physique. Je citerai à ce propos l'un des phénomènes que j'avais prévus à l'avance et dont l'observation a confirmé à posteriori la rigoureuse concordance avec mes prévisions.

2

LES QUATRE « MYSTÈRES »

Je vais donc expliquer d'une façon rationnelle ces soi-disant mystères, et, pour être accessible à tous les lecteurs, je raisonnerai d'une façon absolument objective et positive, en ayant recours à ma seule hypothèse de base. Mais il importe que cette hypothèse et son utilisation soient bien comprises. J'aurai souvent besoin des surfaces équidynamiques, c'est-à-dire des lieux de l'espace où la force appliquée à l'unité de masse de chaque atome est la même. Il faut que le lecteur ait parfaitement compris la signification de ces données élémentaires, en allant au besoin demander conseil à l'instituteur ou au professeur voisin. Ce n'est qu'à ce prix qu'il pourra comprendre et juger.

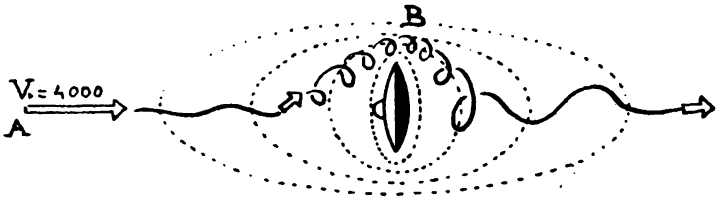
Le silence.

Tout objet qui se meut dans l'air subit des frottements aérodynamiques et laisse derrière lui une zone plus ou moins dépressionnaire et turbulente. Aux très grandes vitesses en atmosphère moyenne, le frottement devrait produire un miaulement strident, tandis que l'invasion de la zone dépressionnaire à un rythme discontinu déclencherait sans doute des vrombissements ou des claquements violents. Or, de l'avis unanime de tous les témoins [1] les soucoupes volantes

1. Voir tous les exemples en appendice.

sont absolument silencieuses, sauf quand elles explosent.

Je traiterai le cas de l'explosion qui est aussi une conséquence de l'hypothèse de base. Mais voyons tout d'abord la raison de ce silence, si souvent qualifié d'impossible même (et surtout) par les gens compétents en matière d'aérodynamique.



Ffg. 3. — Amortissement du vent relatif.

Considérons le croquis nº 3 qui représente une soucoupe en vol axial, donc à très grande vitesse avec les traces des surfaces équidynamiques. Soit une molécule d'air en A, sur l'axe, donc dans la situation la plus défavorable. L'engin se déplace, par exemple, à une vitesse de quatre mille kilomètres à l'heure. Cela revient au même de dire que la molécule A fonce sur l'engin à cette vitesse et c'est ce que l'on appelle la vitesse du vent relatif en aérodynamique. Mais cette molécule va subir à son tour la Force propulsive dès que l'engin se rapprochera. Et cette force sera de plus en plus intense à mesure que la molécule rencontrera des surfaces équidynamiques d'intensité plus grande. La molécule sera donc freinée d'une façon progressive dans sa course folle en direction de l'engin, et elle ne l'atteindra (si elle l'atteint) qu'à une vitesse subsonique.

Ce faisant, il aura pu se produire une compression adiabatique à l'avant, et des frottements de glissement et de turbulence dans l'atmosphère perturbée, mais il n'y aura eu

aucun choc supersonique, donc aucun bruit possible ! En B la molécule contournera le disque et ira se perdre dans la colonne d'air qui suit l'engin et se détend graduellement pour les mêmes raisons.

En aucun instant, la possibilité d'un bruit quelconque n'est apparue, et j'ai pourtant pris le cas d'une molécule d'air située dans l'axe le plus défavorable. Il en sera donc de même pour toutes les autres molécules. Le silence de l'engin est donc parfaitement explicable !

On va me rétorquer que ce raisonnement n'est correct qu'à condition de ne pas dépasser une certaine vitesse fonction de l'altitude, car l'inertie de la molécule risque de lui faire percuter quand même le disque à une vitesse affaiblie, mais suffisante pour produire des ondes sonores. C'est très juste. Mais nous allons voir immédiatement que le problème est le même au point de vue thermique, et que les pilotes des soucoupes sont effectivement limités au point de vue vitesse en atmosphère. Ce fait semble d'ailleurs confirmé par les observations. En effet, alors qu'on a observé au théodolite des vitesses de 28.800 km/heure à 90 km. d'altitude (White Sands, avril 1949) [1], les vitesses en altitude moyenne ne semblent pas dépasser 4 à 5.000 km/heure, ce qui n'est déjà pas mal pour un engin parfaitement silencieux ! Le mystère demeurerait entier à ces vitesses pour tout autre mode de propulsion, et mon hypothèse qui l'explique n'en perd aucunement sa valeur.

La résistance thermique.

Ce mystère est de même nature que le précédent, et il suffit de s'y référer. Les frottements aérodynamiques dont j'ai

1. Voir témoignage nº 4.

L'Habitabilité.

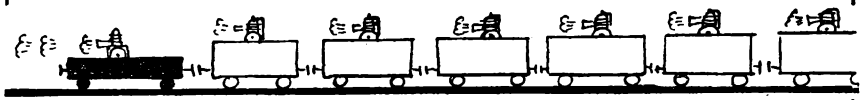
On peut comparer chaque molécule métallique du siège d'un aéronef supportant le corps du pilote (formé de cellules) à un wagon métallique propulsant une rame de wagons de bois.

Si l'on attribue toute l'énergie de propulsion au seul wagon métallique à l'aide d'un moteur de 100.000 cv, un démarrage plein gaz entraîne l'écrasement des premiers wagons de bois.

Il en est de même dans un aéronef classique : le pilote est écrasé sur son siège, car c'est le siège seul qui transmet la propulsion.

Reconsidérons la même rame de wagons, mais remplaçons le moteur puissant par des moteurs plus faibles affectés à chacun des wagons, et tels que la somme de leur puissance égale aussi 100.000 cv.

Un départ plein gaz provoquera une accélération globale aussi brutale puisque la puissance mise en jeu est la même. Mais il n'y aura pas écrasement.



Il en est de même dans un aéronef dont la propulsion est obtenue par force appliquée à chaque atome. Il ne peut pas y avoir d'écrasement.

Cette caractéristique s'étend aux arrêts brutaux. Il suffit pour le comprendre de remplacer les moteurs par des freins dans les exemples ci-dessus, et de supposer la rame lancée à folle allure avec le wagon de fer en tête.

parlé provoqueraient à ces vitesses un échauffement auquel nul métal connu dans notre galaxie ne pourrait résister, et c'est ce raisonnement qui a renforcé le scepticisme des milieux compétents.

Il semble que l'explication qui précède lui donne une réponse, puisqu'il n'y a plus de frottements conséquents même à des vitesses élevées. Mais ce n'est vrai qu'en partie. J'ai parlé de la compression adiabatique et des frottements, de glissement et de turbulence en avant de l'engin. Ces deux phénomènes sont sources d'élévation de température et l'air qui circule autour de la soucoupe risque d'être très chaud, voire même brûlant pour certaines vitesses fonction de l'altitude. Il y a donc un nouveau problème thermique à résoudre...

Il sera probablement résolu d'office par une limitation toute relative de la vitesse. En effet, considérons à nouveau la figure nº 3. La surface équidynamique la plus centrale correspond à une forte intensité du champ d'action, les molécules d'air ne la traverseront que rarement si l'on ne dépasse pas certaines vitesses, et l'air qu'elle emprisonne est soumis à une circulation relativement faible. Les parois de l'engin seront donc protégées par cette sorte de « couche limite » hyperépaissie, et les flammèches d'air brûlant n'auront que peu d'effet sur les parois quand elles réussiront à les atteindre. D'ailleurs, le pilote pourra y remédier en limitant au besoin la durée des bonds aux vitesses critiques.

Le mystère de la résistance thermique est donc bien résolu pour les vitesses observées qui semblent s'échelonner de 5.000 km/heure à basse altitude, à 30.000 km/heure vers l'altitude de 100 km. Cette limitation semble donc bien vérifier mon hypothèse, tout en faisant disparaître le second atout des sceptiques. Là non plus il n'y a pas de mystère.

L'habitabilité.

Il est assez peu logique d'admettre que les phénomènes météorologiques puissent évoluer en vol de groupe, ou fuir à l'approche des avions de chasse, ou encore jouer à cache-cache avec les nuages comme le font les jeunes pilotes au-dessus du village de la bien-aimée [1]. Il faut donc admettre au moins un téléguidage couplé avec une télévision parfaite.

Ces deux hypothèses ont été réfutées pour des raisons thermiques, car « aucun appareil délicat ne pourrait résister à la « température ». Nous venons de voir que cet impédimentum n'existe plus, et la solution du téléguidage est acceptable, et même probable dans le cas des soucoupes miniatures [2].

Mais je vais encore plus loin, et je démontre qu'elles sont habitables du seul fait de mon hypothèse de base. En effet, l'empêchement thermique étant résolu par une limitation de la vitesse, ou de la durée des bonds à très grande vitesse, on va voir que le problème des accélérations « terrifiantes » donc anti-physiologiques, l'est aussi, du fait même du mode de propulsion.

On sait que les évolutions effarantes des soucoupes volantes, — arrêts brutaux, départs foudroyants, virages à 90°, — avaient fait exclure l'idée d'un être semblable à nous aux commandes. En effet, comment empêcher un corps vivant d'être écrasé au fond du siège par sa propre inertie, lors d'accélérations dépassant sans doute des centaines de G [3]? S'appuyant sur les sacro-saintes lois de la locomotion

1. Voir témoignages nos 3-11-21.
2. Voir témoignage no 3.
3. C'est la lettre conventionnelle désignant l'accélération de la pesanteur terrestre.

aérienne classique, les uns niaient l'existence d'un être vivant à bord, les autres résolvaient le problème d'une façon relative, mais astucieuse, en supposant que nos visiteurs avaient l'aspect d'insectes ou de coléoptères, ce qui était pour le moins assez nouveau.

Pourtant, je le répète, les soucoupes volantes peuvent très bien être pilotées par des êtres de chair et d'os, et je le démontre : Considérons d'abord une forte accélération du bas vers le haut dans un appareil classique. L'écrasement des molécules vers le bas est dû à l'inertie qui les fait peser d'une façon décuplée en direction du siège, pour la bonne raison que c'est le siège qui transmet cette accélération. Le pilote sent son corps écrasé et tassé, pendant que son sang abandonne la partie haute du corps (tête, torse) pour affluer aux pieds. D'où le célèbre voile noir bien connu en acrobatie. Au-delà de certaines valeurs de l'accélération, c'est l'évanouissement, et plus loin encore, ce serait la mort par écrasement réel [1].

Dans la soucoupe, au contraire, l'accélération n'est pas dûe à une force imposée par le siège, mais à une force appliquée à chaque atome, donc à chaque molécule. L'inertie est combattue sur le plan moléculaire. L'accélération linéaire qui en résulte est donc la même pour chaque molécule, et toutes les molécules progressent à la même vitesse dans la direction de la force sans qu'il y ait possibilité d'un tassement quelconque. L'équilibre physiologique et structural demeure intact, et le pilote peut subir les pires accélérations sans gêne. Les mystères des foudroyants départs, des arrêts brutaux en pleine vitesse, s'expliquent tout seuls par le déchaînement brutal de la force ou l'inversion commandée de son sens. Quant aux virages en angle droit, ils ne corrres-

1. C'est d'ailleurs le cas de tout accident.

pondent qu'à un basculement de l'engin au cours duquel la force centrifuge est exactement contrée par la force propulsive. La soucoupe est donc parfaitement habitable, même par nous.

Faisons pourtant une remarque importante : l'engin et le pilote subissent une intensité égale de la force propulsive. Il s'ensuit que l'engin freiné par l'inertie de l'atmosphère possède une vitesse plus faible que celle vers laquelle tend le pilote qui se trouve donc plaqué contre la paroi avant. Mais cet ennui peut être facilement écarté par un affaiblissement dosé de l'intensité de la force dans l'habitacle. Il suffira de régler cet affaiblissement suivant le déplacement d'une masselotte montée près du siège. On pourra même introduire un léger décalage pour que le pilote éprouve quand même la sensation de peser, éliminant ainsi du même coup certains troubles inhérents à l'absence de pesanteur.

Voilà donc un nouveau « mystère » résolu aussi simplement que ceux qui précèdent. C'est presque dommage, direz-vous ; la perspective de relations cordiales avec un peuple de coléoptères venu du fin fond de notre galaxie était vraiment plaisante. Oui, mais par contre, mon hypothèse nous donne l'espoir de partir, nous aussi, nous baguenauder vers leurs termitières... car, après tout, ce sont, peut-être, quand même des coléoptères !

Le changement d'aspect.

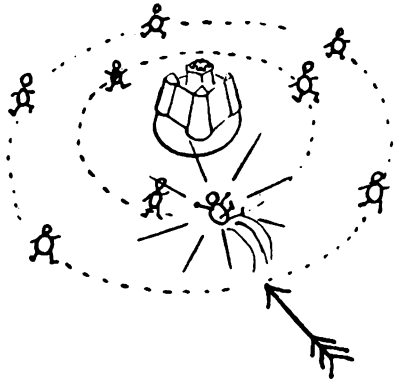
A l'origine, je pensais que les changements d'aspect et de couleurs n'étaient dus qu'à l'échauffement de l'air autour de l'engin dans la zone où la compression adiabatique jointe aux frottements aurait réussi à élever suffisamment

sa température. Mais ce phénomène qui aurait bien donné l'aspect de boule de feu ou de poire lumineuse à grande vitesse, n'expliquait pas du tout ces mêmes apparences à l'arrêt. De plus, il supposait une température extraordinaire. Il fallait donc trouver une autre explication.

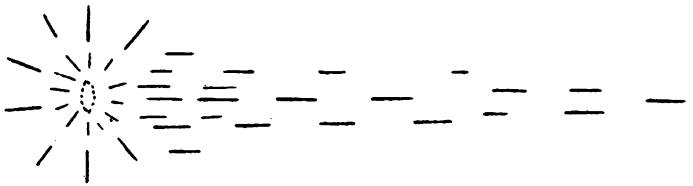
Je pense l'avoir trouvée dans l'hypothèse de base elle-même. Je vais en donner le principe, bien qu'il soit beaucoup plus intéressant d'en donner le détail à l'aide d'une hypothèse complémentaire. Mais je ne veux pas sortir des limites de cette hypothèse de base, et je réserve l'explication détaillée pour la troisième partie de mon ouvrage.

On sait qu'on ne perturbe pas impunément le petit train-train de l'atome. Il ne se laisse pas violer facilement, et ses différentes couches électroniques sont autant de lignes de défense qui réagissent à l'arrivée de tout intrus qui tente de se glisser jusqu'au noyau. Il est donc probable que pour appliquer artificiellement une force à ce noyau, il faudra soumettre son propriétaire à des actions qui ne pourront qu'avoir des conséquences nombreuses. Or, la plupart de ces conséquences, que je n'exposerai pas ici, peuvent avoir des effets visibles, directement ou non. Je rappelle, entre autres, les boules oranges obtenues par un physicien américain en atmosphère raréfiée par le seul moyen d'un anneau à haute tension (ce qu'il y a d'amusant, c'est qu'il voulait prouver par là le caractère météorologique des apparitions), la luminescence de l'air à la sortie des cyclotrons, les effets de toute ionisation sur la condensation de la vapeur d'eau, etc..., qui sont précisément de ces effets visibles. On peut donc très bien admettre que l'air ou sa vapeur d'eau soient rendus visibles et même luminescents à l'intérieur d'une zone limitée par la surface équidynamique correspondant à l'intensité nécessaire au déclenchement du phénomène. Si tant est, les formes seront celles de cette surface, sphère

Le changement d'aspect



L'atome se compose d'un noyau jalousement gardé par des électrons qui parcourent des chemins de ronde...
Lorsqu'un de ces électrons est obligé de reculer, il se retrouve dans un chemin qui n'est pas le sien. Affolé, il se met à suer des larmes... qui sont des grains de lumière.
La soucoupe volante permet à une énergie mystérieuse d'appliquer une force à chaque atome. Mais cette violation ne se fait pas sans perturbation dans les défenses du noyau atomique, et les défenseurs affolés suent de la lumière.
C'est pourquoi l'engin et l'air entraîné deviennent lumineux.



Il est vraisemblable que la lumière émise est d'autant plus vive que la force appliquée est intense.
L'engin est donc très lumineux, et les molécules d'air d'autant plus fluorescentes qu'elles sont proches de lui. D'où l'aspect de « boule éclairée de l'intérieur ».
L'air qui a été entraîné un instant et qui est abandonné à l'arrière reste un instant fluorescent, d'où la traîne lumineuse qui se « termine en pointe ».

ou ellipsoïde, et de plus, le phénomène sera plus intense à l'intérieur. Là encore, les observations confirment rigoureusement l'hypothèse [1] : « La boule semblait éclairée de l'intérieur, » affirment les témoins de l'observation nº 8.

Mais, me dira-t-on, l'engin et son pilote seront eux aussi luminescents. C'est probable. Le pilote sera donc transformé en ver luisant, sauf empêchements physiologiques éventuels, — la vue en particulier, — qui nécessiteront alors un remède, ne serait-ce que l'affaiblissement de l'intensité dans l'habitacle, affaiblissement déjà prévu pour des raisons de confort. Quant à l'engin, il sera extrêmement brillant, du fait de la densité de ses atomes et de son éclat métallique intrinsèque. Il suffit de se rappeler que toutes les apparitions de boules lumineuses sont accompagnées de la présence de « points lumineux à l'intérieur » (Capitaine R... et son équipage) [2] pour présager du bien-fondé de cette interprétation.

Enfin, la traînée souvent observée [3] trouve ici aussi une explication séduisante : la luminescence de l'air persiste quelques instants et l'air « contaminé » et abandonné à l'arrière laisse cette traîne lumineuse fonction des éléments météo, de la vitesse et des dimensions du bolide. L'explication semble satisfaisante. Nous verrons plus tard qu'il y en a une autre possible.

En résumé, l'aspect de boule ou d'œuf lumineux renfermant en son sein une source de lumière ou des points brillants, ne constitue pas un mystère, puisque l'on peut en donner une explication rationnelle. Il n'y a pas transformation de la soucoupe ou du vol de groupe en « boule de

1. Cf. témoignages nos 3-11-12-13-16-18, etc.
2. Témoignage nº 26.
3. Témoignages nos 8-13-16-18, etc.

feu ». Seuls la luminescence ou l'aspect de brouillard blanc que le champ d'action communique à l'air donne cet aspect fantastique de volume de feu ou de lueur aux contours indécis. Et s'il y a de quoi effrayer les naïfs égarés le soir à la campagne, il n'y a pas de quoi désespérer de nos connaissances. Ce mystère-là n'est qu'un problème physique comme les autres. D'autres semblent l'avoir résolu, pourquoi pas nous ?

***

J'en ai terminé avec les quatre mystères. Je pense que les explications que je donne peuvent manquer de précisions — et pour cause ! — mais qu'elles suffisent à faire disparaître l'auréole de surnaturel de ces apparitions. Ramené à notre échelle humaine et à la portée de notre entendement, le problème reste presque entier, mais je répète encore ce que je viens de dire, en terminant la quatrième explication : d'autres semblent l'avoir résolu, pourquoi pas nous ?

Je vais donc continuer mon « exposé démonstration » par les conséquences nombreuses de mon hypothèse de base. Si leurs concordances ne sont pas aussi révélatrices que celles des quatre premières, elles n'en sont pas moins des atouts majeurs pour étayer une hypothèse qui, je le répète, est telle qu'on ne peut ni la réfuter, ni la démontrer par le seul jeu des connaissances actuelles. La parole est donc aux apparitions !

3

CONSÉQUENCES VÉRIFIÉES

Assiette de l'engin, basculement, cigares.

Nous avons vu que le disque se sustend à plat à l'arrêt, et qu'il s'incline dans le sens de la marche pour les déplacements. Aux très grandes vitesses, l'inclinaison est très forte et le déplacement est presque axial (fig. 2).

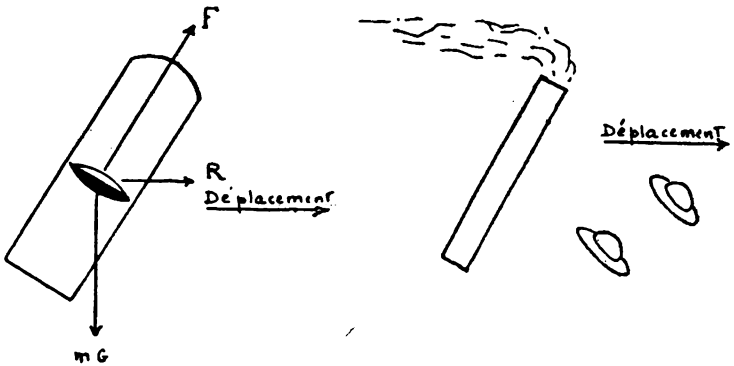
Cette inclinaison dans le sens de la marche est exactement l'inverse de celle qu'entraînerait une sustentation par voilure à effet aérodynamique classique. Aussi, les témoignages sont ici d'une importance capitale ! Et ils militent précisément en faveur de mon hypothèse ! Je voudrais bien savoir ce qu'en pensent les tenants de l'aile volante discoïde venue de Moscou ou de Washington...

Ajoutons que pour obtenir un ralentissement énergique, la composante R (voir fig. 2) pourra devenir frein par simple inclinaison du disque dans le sens contraire de la marche. De même pour une brutale altération de cap ; un basculement *ad hoc* de la soucoupe la fera dévier de sa route « en angle droit ». Or ce basculement a précisément été observé à l'occasion de brusques changements de direction [1] !

Je n'insisterai pas sur ces conséquences élémentaires et si souvent vérifiées, et j'en arrive tout de suite aux fameux

1. Témoignages nos 11 et 15.

« cigares » dont l'existence est encore plus contestée que celle des disques. Pour répondre à certaines allégations, je ne nierai pas qu'un disque vu de profil a effectivement l'apparence trompeuse d'un cigare, et il y a très probablement des témoignages faussés par cette illusion d'optique. Mais l'observation n'est pas toujours imprécise et la rencontre du D. C. 3 des Aestern Air Lines [1], le 23 juillet 1948, ne peut pas être expliquée par une telle bévue. Il faut donc bien admettre l'existence des cigares volants.



Composition des forces. Observation d'Oloron.

Fig. 4. — Le cigare volant.

Le schéma de ce nouvel engin semble ne pouvoir être que celui d'une carlingue à l'intérieur de laquelle un disque médian ou deux disques en bout assureront propulsion et sustentation. Et ces disques devront être nécessairement coaxiaux et fixes sur leur bâti si l'on veut conserver les occupants dans leur champ d'action pour des raisons physiologiques. Mais ce montage entraîne certaines conséquences, dont la position oblique à faible vitesse (cf. figure n° 4) et le stationnement vertical. Ces deux caractéristiques doivent être vérifiées si vraiment les cigares existent !

1. Témoignage n° 2.

Là encore, les observations viennent confirmer l'hypothèse. Le témoignage des habitants d'Oloron [1] et le dessin communiqué par M. Yves PRIGENT, répétiteur au Collège de cette ville, à l'hebdomadaire « France Dimanche », montrent nettement que le cigare était incliné dans le sens de la marche, et que les soucoupes convoyeuses étaient inclinées dans le même sens, ce qui confirme à la fois mon hypothèse de base, l'hypothèse de la résultante axiale pour les disques, et ma dernière explication des cigares. Malheureusement, je n'ai pu contrôler et exploiter moi-même ces observations capitales puisque triplement concordantes. On verra plus loin qu'elles étaient sans doute encore plus riches de renseignements, mais le scepticisme de bon ton était de rigueur à l'époque, d'où d'impardonnables négligences...

Tournoiement et tache sombre.

Revenons aux disques : on comprend très bien que l'action de gouvernes aérodynamiques n'est plus possible du fait de l'absence d'un vent relatif exploitable, et il faut donc recourir à un autre système pour assurer la stabilité et le pilotage de l'engin. Celui qui vient immédiatement à l'esprit est le gyroscope. En effet, il peut assurer à la fois la stabilité et les changements d'assiette de l'engin, par précession consécutive à l'excentration de la résultante $\vec{F}$. Je pense que c'est à cette nécessité qu'il faut imputer le tournoiement des disques [2] et je précise que ce tournoiement n'est qu'apparent, car seule une couronne périphérique doit tourner autour de l'engin immobile. Mais la brillance des parois, l'affolement des témoins et la brièveté

1. Témoignages nos 19 et 20.
2. Témoignages nos 7 et 20.

du temps d'observation font croire à une rotation en bloc de tout l'ensemble.

Reste donc l'excentration de $\vec{F}$. Or, nous avons déjà admis l'affaiblissement de la force dans l'habitacle, pour deux raisons de confort. Il est donc probable que l'excentration légère de cette zone sera utilisée pour provoquer l'excentration de la résultante $\vec{F}$ au gré du pilote, en supposant simplement que l'habitacle est situé au centre... Si tant est, on doit nécessairement pouvoir observer une tache plus sombre sur le dôme inférieur, et il est possible que l'excentration de cette tache soit décelable lors d'un basculement brutal [1]. (Notons que le basculement ne correspondra pas à la direction de cette excentration puisqu'il y aura effet de précession gyroscopique.)

J'avais fait ces déductions en juin 1952, mais aucune preuve ne semblait vouloir les confirmer. Les photos de M. FREGNALE, qui me parvinrent quelques mois après, m'ont apporté une confirmation tellement bouleversante que je suis allé voir cet heureux témoin, pour essayer de vérifier l'authenticité des originaux. Elle ne semble pas faire de doute ! En effet, l'éventuel truquage que nécessiteraient les cinq ou six clichés demanderait des moyens hors de proportions avec ceux que pourrait posséder M. FREGNALE. De plus, continuant mon enquête, j'ai trouvé par la suite d'autres témoignages concordant avec cette caractéristique.

Aussi, je pense que le fait de l'avoir prévue est un sérieux argument pour mon hypothèse.

1. Voir témoignage nº 11 en ce qui concerne le basculement.

Absence de gouvernes, oscillations stationnaires.

Si les conséquences de l'hypothèse sont vérifiées, les conséquences de ces conséquences doivent l'être également, d'où l'absence de gouvernes. Elle semble bien vérifiée [1], sauf dans le cas de certains cigares « munis d'ailes très courtes » d'après les témoins. Remarquons d'abord que l'excentration de $\vec{F}$ n'aura plus d'effet dans le cas d'une carlingue avec deux soucoupes en bout, d'où la possibilité d'ailes très courtes agissant sur le faible vent relatif par un fort braquage.

Malgré tout, je ne crois guère à cette solution, à moins que nos étranges visiteurs aient voulu essayer eux aussi notre méthode... désuète de sustentation ! Un léger désaxement du disque avant est beaucoup plus probable, et les appendices observés n'ont sans doute rien à voir avec l'aérodynamique !

Ce pilotage par excentration de la résultante $\vec{F}$ présente une autre caractéristique bien précise. En effet, en vol stationnaire, nous savons que la moindre inclinaison du disque crée un glissement sur le côté. Pour demeurer sur place, il faudra rester rigoureusement horizontal.

Or, comme je le montrerai plus loin, il existe une forte ascendance de l'air à la verticale. Ces deux raisons font qu'il sera très difficile de rester immobile, le pilote devant rétablir sans arrêt l'horizontalité de son appareil, un peu comme un oiseau dans une ascendance de montagne. On devra donc constater une oscillation continue du disque, correspondant aux manœuvres de l'être pensant jouant à ce petit jeu de l'équilibre.

Or, c'est bien ce que les témoins ont rapporté à maintes

1. Voir témoignages nos 2, 4 et 5.

reprises. Je citerai notamment le témoignage de deux camarades de mon ancienne escadrille, le capitaine G..., et le lieutenant P... radio-navigant et pilote, ex-sceptiques « convaincus » qui ont pu observer à loisir cette caractéristique. J'ajoute que je peux me porter garant de leur observation [1]...

Évolutions fantaisistes.

La fantaisie des évolutions a fait sourire bien des sceptiques. Pourtant, si l'on considère mon hypothèse, cette fantaisie est tout à fait dans l'ordre. Les trois raisons sont presque évidentes. Je les résume :

— possibilités d'accélérations illimitées, tant positives que négatives ;

— manœuvres en vue de voir le sol, le cock-pit étant nécessairement situé sur le dôme supérieur pour les besoins du vol axial ;

— aveuglement partiel dû soit à la luminescence du système optique (de l'œil ?) du pilote, soit à la réfraction hétérogène à travers l'air perturbé thermiquement et dynamiquement, soit à la luminescence de cet air.

Nous allons considérer tour à tour les trois catégories de conséquences qui en découlent :

Accélérations illimitées. — Elles expliquent naturellement les arrêts brutaux et les départs foudroyants, ce qui correspond même parfois à des apparitions aussi mystérieuses que les disparitions, surtout en plein jour. Elles expliquent également la prise en compte de points lumineux par des boules [2] : ce n'est que le ramassage, brutal en apparence,

1. Voir témoignage nº 27.
2. Témoignage nº 15.

d'un engin isolé par un autre plus gros ou par une escadrille. Il ne peut pas y avoir de choc et toutes les précautions bien connues des pilotes d'avion en pareil cas deviennent parfaitement inutiles. Il est même probable qu'il se produit une sorte d'alignement des « lignes de forces », d'où les vols de groupe en formation impeccable observés à maintes reprises, notamment à Lubek, Blida, etc...

Manœuvres en vue de voir le sol. — Elles sont sans doute la cause des zigzags observés à MOSTAGANEM et autres lieux [1] chaque fois qu'une soucoupe a paru venir observer un point bien précis. Chaque zig et chaque zag est probablement dû à l'inclinaison donnée à l'appareil, à la manière des pilotes humains, dans le but de voir le sol, ce qui provoque automatiquement un glissement sur le côté correspondant. Notons encore que ce réflexe peut être la cause de l'occultation périodique des lueurs [2] aperçues certaines nuits, bien qu'il y ait une autre explication beaucoup plus séduisante que je donnerai plus loin.

Enfin, les pertes d'altitude « pendulaires » [3] apparaissent, pour les mêmes raisons, comme de simples descentes vers notre « terre des hommes » au cours desquelles nos mystérieux visiteurs ne veulent pas perdre de vue ce qui se passe à leur verticale. Ils sont extrêmement prudents... Mais n'ont-ils pas raison?

Aveuglement. — Il est sans doute la cause la plus profonde des excentricités des apparitions. Le pilote, transformé en colin-maillard, voit ou croit voir au dernier moment des obstacles se dresser sur sa route, et il profite des possibilités de son engin pour s'arrêter pile, virer en angle droit

1. Témoignages nos 15 et 19.
2. Témoignage no 3.
3. Témoignages nos 7 et 24.

ou rebondir dans l'espace à la verticale, comme une balle de tennis. « L'engin qui semblait foncer sur la montagne, s'éleva à la verticale comme un ascenseur, » déclara M. FOSSAT, de l'E. D. F. de GRASSE [1]. L'engin était, d'après le témoin, une grosse boule brillante.

Pas d'accident, mais des explosions.

On a vu que, du fait de la possibilité d'accélérations illimitées, le pilote peut obtenir le plus parfait des freinages en inversant le sens de la force. Un simple montage type radar peut déclencher automatiquement ces arrêts en cas d'obstacles. Il est donc normal que l'on ne trouve pas d'engins écrasés au sol.

Mais ne peut-il pas y avoir panne du système? Il est probable que le génie du constructeur les aura écartées au maximum, et qu'elles seront rares. D'ailleurs, à basse vitesse, il sera toujours possible à un autre engin de prendre le traînard en double dans son champ d'action, avant la panne complète et de le ramener au bercail. Cela expliquerait notamment la fréquence des vols en groupe de deux, par simple mesure de sécurité, et surtout les « soucoupes à deux étages » observées par certains témoins.

Mais à très grande vitesse, que se passera-t-il ? Là encore, la solution est simple, mais beaucoup moins heureuse pour nos visiteurs. La panne entraînera évidemment la disparition de cette couche limite hyperépaissie qui protège l'engin. Cela donnera d'abord une suite de détonations violentes, le disque heurtant l'air immobile, et élastique à ces vitesses, avec toute son énergie cinétique, puis, une série d'explosions correspondant à la dislocation et à la

1. Témoignage nº 7.

volatilisation thermique finale. Suivant sa vitesse au moment de l'accident, ces trois étapes pourront s'opérer en une seule explosion violente, ou alors en une suite de coups de tonnerre pour les vitesses plus faibles, coups de tonnerre où interviendront peut-être les deux « bangs » soniques.

Là encore les témoignages sont nombreux. Je citerai l'un d'eux dont je peux encore garantir l'authenticité : c'est celui qui émut le personnel navigant de la Base de Tourane le 11 mai 1953. Un premier roulement, correspondant sans doute à une première panne trop courte pour déclencher l'explosion, fit sortir, le nez en l'air, les gens présents sur la base, et ils purent voir une traînée de fumée [1] s'inscrire dans le ciel pour donner ensuite un énorme nuage bourgeonnant. On crut d'abord à l'explosion d'un Dakota, et un avion de mon escadrille ratissa la région en pure perte pendant quatre longues heures. Il ne découvrit aucun débris. Les jours suivants apportèrent la confirmation de la chose. Aucun avion n'était porté disparu dans ce coin du monde.

L'explosion du bolide de Podskamenaïa Toungouska.

Je ne veux pas raconter ici la chute du mystérieux bolide que le savant soviétique LIAPOUNOV a cru éclairer à l'Académie de MOSCOU, en déclarant qu'on avait eu affaire à un vaisseau interplanétaire à réacteurs. Mais ce mystérieux engin, qui détruisit... quatre-vingt millions d'arbres dans la Taïga, a laissé des traces incompréhensibles. En effet, il a déraciné les arbres par plaques et creusé de profonds cratères tout le long du trajet qu'il a parcouru au-dessus du sol avant d'exploser. Et ces arbres, comme

1. La traînée était une suite de petits nuages alternativement blancs et bleu très foncé.

ceux qu'il a cassés, étaient couchés avec leurs cimes orientées dans la direction d'où il était venu ! Enfin, les plus proches du lieu de l'explosion étaient carbonisés en surface, et non brûlés !

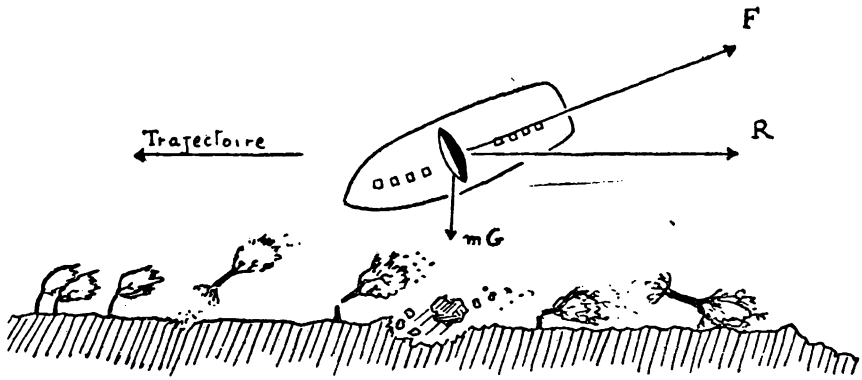


Fig. 5. — Arrachement des arbres et creusement des cratères à Podskamenaïa Toungouska.

Le savant soviétique explique ces anomalies par l'effet rétrograde du souffle de réacteurs extrêmement puissants. Mais cela n'explique guère les arbres déracinés et les cratères. Par contre, si l'on suppose que l'engin [1], du type soucoupe ou cigare, a procédé à une inversion à pleine puissance de son pouvoir propulsif pour tenter de se freiner, et que celui-ci n'a fonctionné que par intermittence du fait de la panne, on conçoit très bien qu'il ait pu déraciner les arbres et arracher des blocs de terre par plaques (fig. 3) sans pouvoir contrer suffisamment son énergie cinétique.

L'inclinaison des arbres vers l'arrière après leur arrachement ou leur cassure est également logique. Leur carbonisation superficielle a très bien pu être causée par l'éclat

1. Si engin il y a...

brûlant de l'engin porté au rouge par les frottements de l'air [1], avant son explosion thermique, et cette explosion avant l'impact explique l'éventail centrifuge des arbres qui termine les traces de la courbe, comme l'échec de deux missions scientifiques qui ne trouvèrent aucune trace du bolide.

Ajoutons que des nuages « illuminés de l'intérieur » flottèrent pendant quelque temps à 80 km d'altitude. Le savant soviétique ne leur donne pas d'explication précise. Je pense qu'on pourrait émettre l'hypothèse suivante : Ces nuages étaient de même nature que nos boules luminescentes, et n'étaient que l'aspect trompeur de quelques centaines de soucoupes venues pleurer, de loin, sur leurs camarades disparus dans la catastrophe du navire géant...

Car, j'ai oublié de vous le dire, certains estiment le poids du bolide désintégré à quelque cinq cent mille tonnes !

Agitation des arbres et des herbes, trombes miniatures de poussière ou d'eau.

J'aborde ici une série de conséquences caractéristiques, car elles consistent en phénomènes qui sont *très exactement l'inverse* de ceux que produirait une sustentation aérodynamique classique avec quantité de mouvement de masses d'air projetées vers le bas par profil d'ailes, de pales ou par réaction. De plus, ces phénomènes n'avaient pas encore été observés à l'époque où j'en fis la prévision, et à l'heure actuelle, un seul d'entre eux, le nuage insolite, a daigné se révéler à des yeux humains. C'est pourquoi je pense qu'elles étayent fortement mon hypothèse et qu'elles l'étaye-

1. Le vent relatif étant alors décuplé par l'inversion de la pesanteur artificielle.

ront encore beaucoup plus quand elles auront toutes été observées... si elles le sont un jour !

Considérons une soucoupe volante en vol stationnaire ou très lent. Les surfaces équidynamiques les plus oblongues englobent une masse d'air qui ne pèse plus au voisinage immédiat de l'engin et qui pèse moins que l'air ambiant dans les zones les

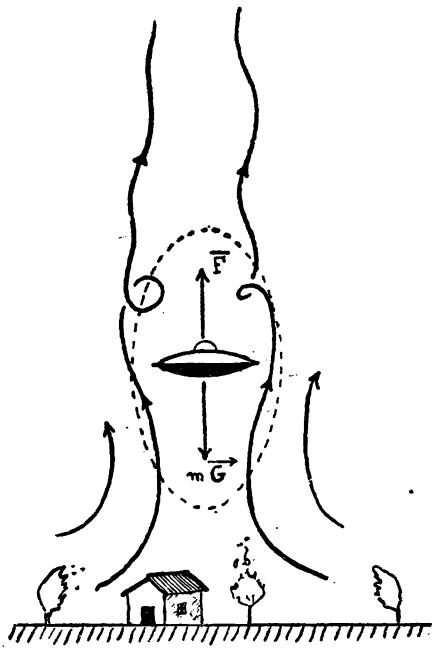


Fig. 6. — La trombe de l'air ascendant.

plus extrêmes. Cette masse d'air devenue plus légère va donc s'élever par simple principe d'Archimède comme un courant d'air chaud, mais avec beaucoup plus de force. Il se produira donc, par renouvellement, une ascendance continue et puissante à la verticale de l'engin (cf. figure n° 6).

A basse altitude, ce phénomène ne manquera pas d'avoir des effets étonnants sur le sol. « Les arbres se tordaient au

sommet comme s'ils s'étaient trouvés dans le vide... Les arbres vibraient comme sous l'effet d'une violente tempête, » rapporte M. KEYHOE dans son passionnant ouvrage.

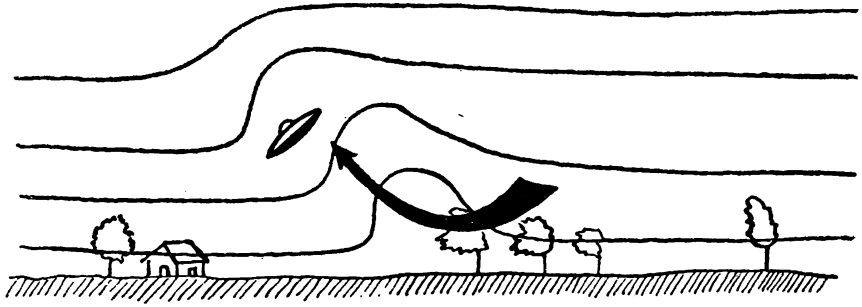


Fig. 7. — « Frissonnement » des arbres.

Notons que dans le cas qu'il nous cite, la soucoupe est passée à grande vitesse, et la colonne d'air n'a été qu'une rafale dont les effets ont été décuplés par l'action de la

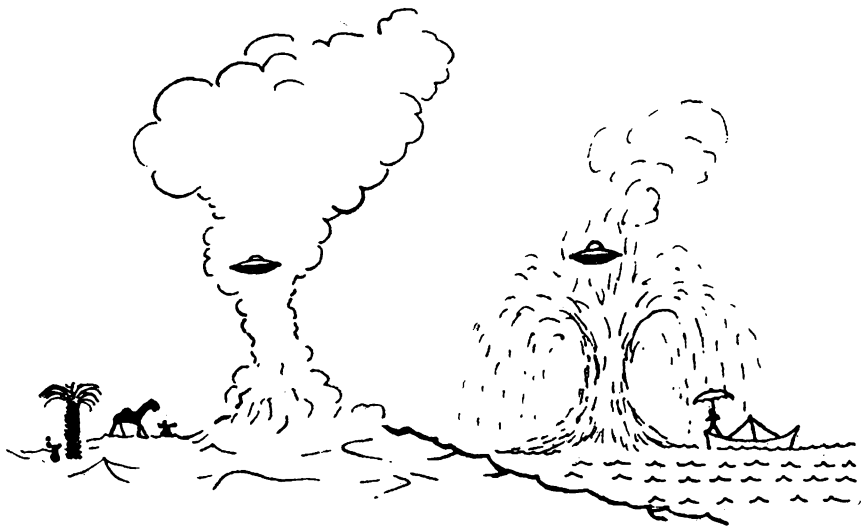


Fig. 8. — Trombe de poussière et jet d'eau.

force propulsive (cf. figure nº 7). Cette rafale devait suivre le bolide comme son ombre...

Je n'ai pas trouvé d'observation typique relatant la continuité du phénomène à l'arrêt. Mais on risque fort, si mon hypothèse est juste, de la constater un jour et même sous une forme encore plus étonnante. Je veux parler d'un stationnement au-dessus d'un plan d'eau ou d'une surface sèche et poussiéreuse. On aura alors, suivant le cas, soit une violente trombe en jet d'eau naissant à la cime d'une vague stationnaire, soit une colonne de poussière ou de sable présentant quelque analogie avec le fameux champignon gazeux de la bombe atomique, type A (fig. 8).

Mais, je le répète, j'attends toujours de telles informations...

Le nuage insolite.

Cette conséquence qui a bien voulu se révéler est, comme je l'ai déjà dit, extrêmement intéressante, car elle n'admet guère d'autre explication que la mienne et surtout, elle a été observée bien après que je l'eus prévue, ce qui m'a valu un certain succès auprès de certains sceptiques.

Considérons à nouveau la colonne d'air s'élevant avec violence à la verticale de la soucoupe en stationnement. Le débit en est énorme, et des masses d'air prises à un niveau inférieur se trouvent projetées à une altitude considérable. Il se produit donc une forte détente adiabatique au sein de ces masses. Si l'altitude qu'elles atteignent correspond au niveau de condensation fonction de leurs caractéristiques, il y aura formation extrêmement rapide d'un nuage cumuliforme. Et ceci pourra se produire dans le ciel le plus immaculé, même par la plus stable des inversions [1] que la

1. Inversion : on dit qu'il y a inversion lorsque les couches d'air près du sol sont plus froides que celles situées au-dessus d'une certaine altitude ; une inversion est presque toujours une cause de beau temps.

trombe d'air ascendante crèvera sans difficulté aucune. Ajoutons que la soucoupe pourra se réfugier au sein de ce nuage, faire varier son altitude en s'élevant tout simplement de quelques dizaines de mètres [1], et surtout provoquer son déplacement latéral en se déplaçant tout simplement

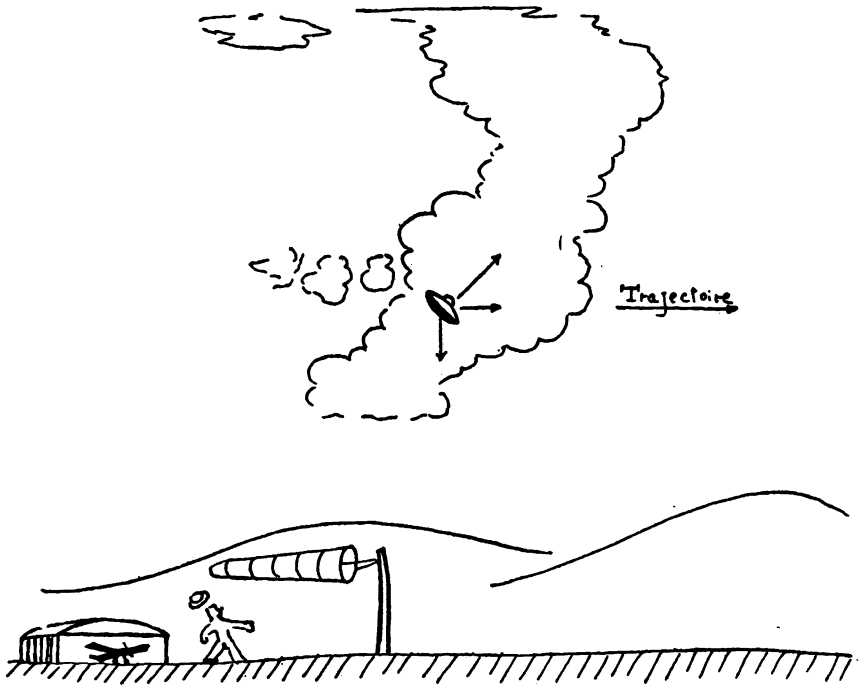


Fig. 9. — Le nuage insolite.

elle-même : on verra alors le nuage s'incliner légèrement sur l'horizon et parcourir le territoire au besoin contre le vent, en laissant derrière lui une traînée semblable à l'enclume des cumulonimbus (fig. 9).

Cette observation fantastique qui défie toutes les lois de la

1. Les masses d'air seront prélevées quelques dizaines de mètres plus haut, d'où la variation d'altitude de la base du nuage artificiel alimenté par de l'air plus sec ou plus humide, plus chaud ou plus froid.

météorologie et qui exige une origine artificielle a été effectivement faite, et je le répète, c'est un des plus beaux succès de ma théorie qui m'a permis de la prévoir plusieurs mois à l'avance.

En effet, M. René SACRE a vu le phénomène le 3 janvier 1953. Il chassait le vanneau, — ce qui n'a rien à voir avec les soucoupes, — quand son attention fut attirée par un nuage étrange qui avait germé dans le ciel. Ce nuage lui parut insolite, d'autant plus qu'il prit soudain la fantaisie de s'élever à la verticale. Ancien pilote, M. René SACRE était bien placé pour en juger, mais il n'était pas au bout de son étonnement, car un objet sortait bientôt de l'ouate blanche pour s'enfuir sans bruit vers l'horizon, en laissant derrière lui une traînée également blanche. Un instant après, l'objet revenait, s'enfonçait dans le nuage primitif, puis en ressortait pour disparaître définitivement. On devine facilement que l'objet était la soucoupe et que sa traînée blanche était due au phénomène par suite d'un vol à l'altitude *ad hoc*. Je pense que cette observation, si étrangement concordante et exclusive, mérite quelque attention de la part des sceptiques. Ou alors, il faut prendre M. SACRE pour un joyeux plaisantin ou un visionnaire. Sans compter ce que ces interprétations ont d'injurieux pour ce monsieur que je ne connais pas, mais que je défends quand même par camaraderie professionnelle, il faudra faire la même remarque pour les gens des « Renseignements » de l'Armée américaine. En effet, dans un rapport secret confié à M. KEYHOE, il était écrit noir sur blanc : « Faire calculer par un météorologue l'énergie nécessaire pour faire évaporer un nuage aussi considérable que celui que l'on voit sur les vingt-six photos ci-contre [1]. »

1. « Les soucoupes volantes existent », par M. KEYHOE, Édit. Corréa, p. 203.

Vingt-six photos ! Un nuage considérable ! même les caméras américaines ont des visions !

Sans se montrer convaincu, car le hasard fait parfois bien les choses, peut-on rejeter à priori de tels arguments ? Et n'oublions pas que M. KEYHOE, pas plus que M. René SACRE, n'ayant aucune idée sur la genèse du phénomène, n'auraient eu aucune raison de dire ou d'écrire cela, s'ils ne l'avaient réellement vu et lu.

Excentration arrière de la tache en déplacement lent.

Je donnerai une autre raison possible de cette excentration arrière apparente dans les conséquences de l'hypothèse secondaire. Malgré tout, cette excentration correspond aussi à une réalité, bien qu'elle soit moins forte que ne le laisse supposer l'observation.

En effet, considérons l'écoulement aérodynamique dans un système de référence lié à l'engin (fig. 10).

On peut prévoir que l'effet de succion sur le dôme supérieur est à peu près centré aux deux tiers vers l'arrière du fait du déplacement, malgré les perturbations (remous, décollement des filets d'air) qu'entraîne un profil dont le dessinateur s'est sans doute désintéressé du point de vue aérodynamique. Il en est de même pour le dôme inférieur, où la pression sera beaucoup plus forte en B qu'en A (voir croquis), les molécules d'air percutant en B ayant eu le temps d'acquérir une vitesse ascentionnelle plus grande. La force aérodynamique résultante $R\vec{a}$ va donc être fortement excentrée vers l'arrière, ce qui tendra à faire croître l'inclinaison de l'engin vers l'avant.

Pour remédier à cela, il suffit de recentrer la résultante ($\vec{F} + R\vec{a}$) en utilisant encore la possibilité d'excentration de la tache noire qui correspond, je le rappelle, à un affaiblissement local du pouvoir propulsif. La tache noire doit donc

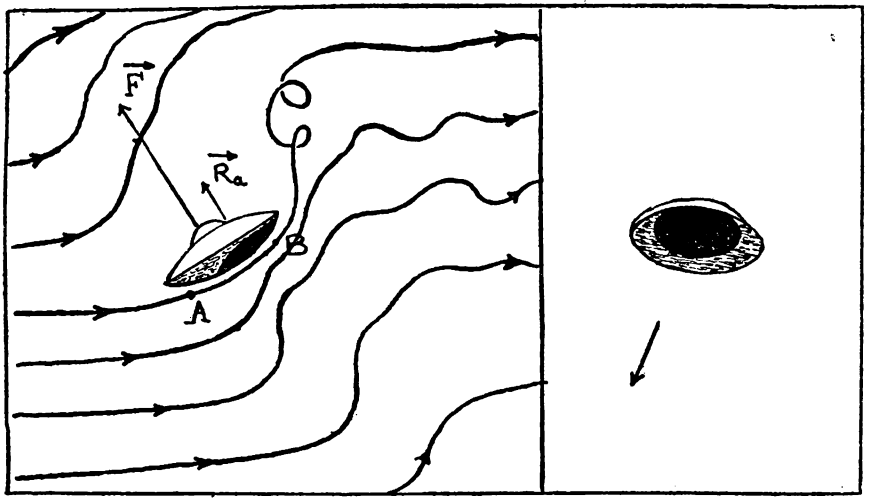


Fig. 10. — Excentration arrière de la tache
(croquis aérodynamique, et photo de M. Fregnale).

se trouver légèrement décalée vers l'arrière. (L'effet résultant étant nul et continu, la précession gyroscopique n'intervient pas.)

C'est exactement ce que l'on constate dans les clichés de M. FREGNALE, et c'est également confirmé par de multiples témoignages, notamment dans l'ouvrage de M. KEYHOE.

Crème fouettée et boule blanche.

J'ai déjà donné une explication de la boule blanche, dans les conséquences secondaires du champ d'action sur les atomes

de l'air ambiant. Mais on va voir qu'il peut y en avoir une autre, intimement liée, à celle de la crème fouettée souvent remarquée sur le dôme supérieur des disques.

Considérons les figures 6 et 9, il est aisé de comprendre qu'au-dessus de l'engin va régner un vide relatif dû au champ d'action et à la colonne d'air ascendante. Dans des conditions bien précises, il pourra y avoir détente adiabatique dont les possibilités de condensation seront limitées à cette zone, d'où l'aspect de boule bouillonnante dû au brouillard de détente brassé par la turbulence. Mais ce cas sera rare, et on verra qu'il y a une genèse beaucoup plus probable de cette mousse sous forme d'une sorte de laine de verre rapidement déliquescente [1]. Il est d'ailleurs très possible que les deux phénomènes soient complémentaires l'un de l'autre, comme nous le verrons plus loin. C'est pourquoi j'ai tenu à exposer celui-ci.

Ce même processus va présider à la genèse de certaines des boules blanches fugitives aperçues dans le ciel. Considérons le cas d'une soucoupe arrivant à grande vitesse dans l'atmosphère et dont le pilote freine la course par inversion de la force propulsive (cock-pit en avant) ou par basculement (cock-pit en arrière). La zone A (voir fig. 11) va être le siège d'une certaine dépression, et en atmosphère sursaturée, on aura encore l'aspect d'une boule blanche qui s'évanouira en atteignant les basses couches, du fait de la perte de vitesse de l'engin et de la baisse éventuelle de l'humidité spécifique de ces couches. C'est sans doute l'explication du cri poussé par la petite fille d'un témoin s'exclamant : « Papa, j'ai perdu un nuage ! » Le père [2] ne vit que l'engin qui s'enfuyait, alors que l'enfant avait vu la boule fugace !...

1. Témoignages nos 10, 13 et 20.
2. M. BOURBON, plombier à VILLE-BICHAT (Côte-d'Or).

Malgré tout, ce cas ne se rencontrera que dans des conditions météo et cinématiques bien précises, donc assez rarement, et pendant un temps trop court pour en permettre l'observation fréquente. La genèse « atomique » sera sans doute beaucoup plus courante, car sa continuité ne lui permet pas de passer inaperçue, surtout la nuit où elle s'ac-

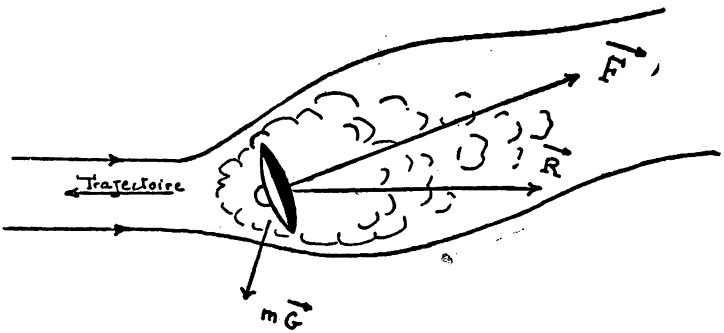


Fig. 11. — La boule fugace.

compagne de luminescence. Mais, cette nouvelle conséquence, bien que vérifiée par un témoin enfant, est assez probante pour que l'on en tienne compte.

Ce sera d'ailleurs la dernière que j'exposerai.

4

CONCLUSION
A LA PREMIÈRE PARTIE

Arrêtons-nous pour souffler après cette avalanche de faits divers si étrangement concordants, et faisons le point. Mon hypothèse semble pleinement vérifiée par l'explication

des quatre mystères, et par les dix catégories de conséquences auxquelles les observations collent littéralement. Est-ce à dire qu'elle est juste? Je n'ai pas la prétention de l'affirmer, mais j'y crois...

Quoi qu'il en soit, je n'ai pas résolu le problème. J'ai ouvert une porte qui donne sur un domaine d'investigations englobant toute la physique du microcosme, rayonnements de toutes sortes y compris. Le travail à faire n'est que vaguement précisé, et surtout pas entamé. Par contre, je pense avoir définitivement fermé une autre porte, celle vers laquelle se sont rués tous les amateurs de nouveautés, les inventeurs en mal de découvertes, et même, certains savants « authentiques », du moins au point de vue diplômes... J'ai affirmé implicitement l'échec certain de ceux qui misent encore sur les hydrocarbures et les forces aérodynamiques, pour réaliser un engin semblable à ceux qui révèlent d'une façon « éclatante » et... silencieuse qu'ils n'ont rien à voir avec ces procédés archaïques.

Enfin, je pense avoir dissipé les soi-disant « impossibilités physiques » par lesquelles certains faux savants réfutaient la possibilité d'existence de ces engins...

C'est cela qu'il faut voir, — et uniquement cela, — dans la première partie de cet ouvrage.

deuxième partie

COMPLÉMENTS A L'HYPOTHÈSE DE BASE

Après avoir défini mon hypothèse de base et ses conséquences qui semblent si bien concorder avec toutes les anomalies des apparitions, il me reste à définir les deux compléments sans lesquels elle risque de paraître trop gratuite : ces deux compléments sont, je le rappelle, d'une part l'origine de l'énergie mise en jeu, et d'autre part, le système de référence au point de vue réaction.

Je traiterai d'abord le système de référence, car c'est le plus délicat de ces deux problèmes, et de plus, les solutions qui peuvent le résoudre impliquent presque nécessairement les caractéristiques de l'énergie mise en jeu. Ces solutions sont au nombre de trois. Je ne prétends pas qu'elles soient les seules possibles, et je les donne seulement pour montrer comment on peut rattacher une hypothèse assez peu orthodoxe aux données de notre science actuelle.

1. Système de référence au point de vue réaction.

A. PREMIÈRE SOLUTION : *variation de quantité de mouvement.*

Cette formule ne fait que préciser au point de vue théorique ce que chacun a pu voir les soirs de 14 juillet ou sur les aérodromes. Une fusée ne s'appuie sur rien et peut évoluer dans un espace sans atmosphère. Un avion à réac-

tion utilise ce même procédé où aucun système de réaction n'apparaît. Le principe en est simple : supposons un athlète couché sur un traîneau, lequel repose sur la surface parfaitement lisse d'un étang gelé. Il donne une violente poussée des jambes contre un traîneau vide situé en face. Le traîneau vide va partir à grande vitesse dans une certaine direction, mais l'athlète sur son traîneau partira aussi en sens inverse, bien qu'avec une vitesse beaucoup plus faible. C'est ce que fait la fusée en expédiant vers l'arrière et à grande vitesse les gaz produits dans sa chambre de combustion. Les soucoupes volantes utilisent peut-être ce même procédé en projetant vers l'arrière un mystérieux fluide invisible, germé ou accéléré dans le sein de chaque atome, mais dont la faible masse est compensée par des vitesses « luminiques » d'éjection. Cela fait déjà une solution possible.

Cette solution, on le voit, suppose une méconnaissance absolue de la nature de ce fluide par notre science actuelle. Le noyau atomique ne sait qu'émettre les fruits de sa propre désintégration, du moins d'après les théories les plus classiques. Malgré tout, si l'on considère que ces mêmes théories classiques laissent beaucoup de phénomènes totalement inexpliqués (par exemple l'expulsion par le noyau d'un électron qui ne préexiste pas en lui), il ne semble pas plus prétentieux de proposer une telle hypothèse que de la réfuter. Cette propulsion de l'atome par réaction peut donc paraître étrange, mais non pas impossible.

B. DEUXIÈME SOLUTION : *asymétrie atomique.*

Pour bien faire comprendre les propositions qui vont suivre, je vais avoir recours au tourniquet photométrique dont j'avais déjà parlé dans mon premier article : je rappelle que ce petit appareil se compose d'un bras horizontal pivotant librement sur un axe vertical fixé dans un socle, et

terminé en ses deux extrémités par une palette bicolore (recto blanc, verso noir). (Cf. fig. 12.)

Plaçons-le dans une enceinte assez vaste où l'on a préalablement fait le vide. Nous constatons qu'il demeure au repos si l'obscurité y règne, mais qu'il se met à tourner si nous l'exposons à une arrivée omnidirectionnelle de lumière. La cause de ce mouvement ne peut donc être que l'énergie

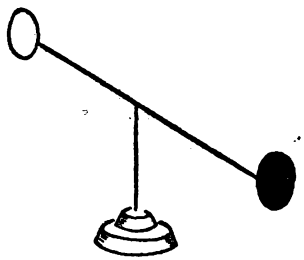


Fig. 12. — Le tourniquet photométrique.

lumineuse : il faut bien admettre que la seule bicoloration des palettes a entraîné l'application d'une force propulsive à chacune d'elle, d'où le mouvement. La raison de ce phénomène est très simple : la face noire a transformé l'énergie lumineuse en une énergie d'une autre nature (chaleur) alors que la face blanche a subi l'énergie sans la transformer (ou du moins pas de la même façon).

Si nous supposons que la soucoupe possède un organe interne capable d'imposer, à chaque atome d'un volume donné, une asymétrie analogue à la bicoloration des palettes, nous pouvons fort bien admettre qu'il puisse exister une énergie spatiale naturelle ou artificielle capable d'appliquer une force à chaque atome du fait de cette asymétrie, d'où mon hypothèse de base. Là encore, aucun système de référence au point de vue réaction n'apparaît.

Nous devons d'ailleurs remarquer qu'un tel processus impose à l'énergie ambiante des caractéristiques correspondant à certaines notions classiques : énergie cinétique (cas classique des photons et du tourniquet photométrique), énergie thermique (cas classique de l'agitation moléculaire et du mouvement brownien), etc. L'énergie utilisée par les soucoupes devra donc présenter des caractéristiques analogues, ou être susceptible de les acquérir, après quoi la fonction « dérivante » sélectionnera les effets dynamiques coïncidant avec la direction désirée grâce à l'asymétrie imposée au noyau. Mais cela suppose que le bilan énergétique des effets dynamiques éliminés devra se retrouver sous une autre forme, d'où la notion d' « énergie déchet » que j'avais déjà proposée dans mon premier article. Dans le cas du tourniquet photométrique, l' « énergie déchet » est l'échauffement de la face noire.

C. TROISIÈME SOLUTION : *rigidité et inertie de l'éther.*

J'ai déjà parlé de l'éther omniprésent, support des ondes électromagnétiques. Ce concept a été communément admis et ses caractéristiques ont été calculées : on lui a trouvé une rigidité qui défie les normes habituelles (36. 10^{20} fois celle de l'acier) et une subtilité également extraordinaire (10^{-17} fois celle de l'eau). Les dimensions de notre seule galaxie suffisent à attribuer une inertie largement suffisante à cet éther, pour qu'il puisse servir globalement de système de référence, au point de vue réaction, à toute énergie dont il serait le support. Le problème se trouve donc bien résolu par l'acceptation de ce concept, ce qui fait un troisième type de solution encore plus classique que les deux premiers.

Nous pouvons faire une remarque fort troublante à ce sujet : si le système de référence est l'inertie de l'éther affecté d'une certaine rigidité, les engins en stationnement semble-

ront suivre le mouvement apparent des étoiles. Or ce fait a été constaté à maintes reprises. Nous allons voir d'ailleurs que la solution que je préconise procède d'une telle inertie globale de l'énergie considérée.

2. Origine de l'énergie.

La propulsion des soucoupes volantes peut aussi bien procéder d'une énergie naturelle que d'une énergie artificielle, et rien ne peut, a priori, nous prouver que ce soit l'une plutôt que l'autre. Je vais donc envisager ces deux cas en commençant par celle artificielle. Mais je n'en ferai qu'un exposé sommaire, car je ne pense pas que ce soit celle utilisée par les mystérieux engins.

a) *Énergie artificielle.*

La torche électrique, le poêle ou l'émetteur radio projettent dans l'espace une énergie électromagnétique bien définie. Mais cette énergie ne paraît guère capable de fournir un travail conséquent à des milliers de kilomètres de distance, et si le soleil réalise ce tour de force, c'est qu'il n'y a aucune mesure entre lui et les appareils cités plus haut. Or, nous ne connaissons pas d'autre processus d'émission énergétique à l'heure actuelle.

Malgré tout, nous ne pouvons pas invoquer cette limitation de nos connaissances pour rejeter l'hypothèse d'une énergie artificielle. Nous ne devons jamais perdre de vue que nos visiteurs, si visiteurs il y a, peuvent avoir sur nous une avance de quelques siècles, ou même de quelques millénaires. Nous pouvons donc très bien imaginer des émetteurs au sol de la planète origine, ou orbitant dans l'espace, et qui émettraient « en l'air » ou par « faisceaux directionnels » cette énergie mystérieuse provisoirement indécelable

par l'homme. Le système de référence, au point de vue réaction, serait l'un de ceux exposés plus haut (ou peut-être un autre, car je ne prétends pas donner toutes les solutions possibles), et l'ensemble cadrerait bien avec mes théories et les observations. Nous pouvons même noter que la propulsion saccadée des soucoupes volantes aux basses vitesses, pourrait n'être que le reflet, énormément multiplié par la distance, des vibrations de frottement du projecteur de faisceau directionnel pivotant sur son support avec une extrême lenteur à quelques millions de kilomètres de notre globe.

b) *Énergie naturelle.*

La solution d'une énergie naturelle m'a paru malgré tout beaucoup plus séduisante. Notre savoir est actuellement en butte à de nombreux cas de bilans énergétiques irrésolus, ne serait-ce que celui de la naissance de notre univers, et nous pouvons miser avec beaucoup de chances sur l'existence de sources énergétiques complètement ignorées. Tout être à développement intellectuel progressif, finira tôt ou tard par les déceler et il est probable que l'une d'elles au moins remplira les conditions optima pour les voyages interplanétaires.

J'ai donc choisi cette solution d'une énergie naturelle. Je l'ai même choisie, avant de m'occuper des soucoupes volantes, au cours d'une étude beaucoup plus générale sur l'évolution des techniques humaines. C'est donc une énergie naturelle relativement bien définie que je vais proposer et étudier dans la troisième partie de cet ouvrage. C'est d'ailleurs celle que je préconisais dans mon premier article de *Forces Aériennes Françaises* où je l'avais baptisée « Énergie cosmique ».

troisième partie

L'ÉNERGIE COSMIQUE OU ÉNERGIE DE L'ESPACE

L'exposé qui va suivre est celui de la théorie que je propose pour compléter mon hypothèse de base. Cette théorie repose sur le postulat de l'existence d'une énergie naturelle inhérente à l'espace, énergie que j'ai baptisée Énergie Cosmique, et que j'avais pressentie bien avant de m'occuper des soucoupes volantes.

Mais avant de l'aborder, je me dois de prévenir le lecteur sur le caractère relativement gratuit de cette théorie. En effet, bien qu'elle soit compatible avec les concepts actuellement classiques auxquels je l'ai d'ailleurs étroitement reliée, il n'en demeure pas moins que je l'ai édifiée en donnant libre cours à mon intuition, sans soumettre, — et pour cause, — toutes les inductions et déductions qui la constituent au verdict de l'expérience.

Je me suis même permis de présenter le schéma de principe de l'engin, en me basant sur les spéculations les plus hasardeuses. Je sais bien que l'on va m'accuser de donner dans le genre science-fiction ou pseudo-science. Mais j'en accepte le risque. Je n'ai pas voulu laisser le lecteur sur sa faim, et rien ne pouvait mieux qu'un schéma, si gratuit soit-il, lui

faire réaliser cette totale rupture que mon engin marquerait avec tout un passé de propulsion indirecte [1].

Je joue sans doute au Jules Verne. Mais c'est en pleine connaissance de cause, et je pense que c'est un excellent moyen pour illustrer une théorie qui, si elle s'avérait juste, rangerait résolument dans le passé une lourde hérédité de roues, rames, hélices, et *tutti quanti*.

Que l'on me comprenne bien. Je n'ai ni le désir d'abuser le lecteur non averti, ni la prétention d'égaler l'intuition légendaire et prodigieuse de ce grand prophète que fut Jules Verne. Mais il en est de mon engin comme il en était de ses créations toutes gratuites : il est possible qu'il soit entaché d'erreurs grossières, et il est certain que la science actuelle ne saurait réaliser quelque chose de concret sur des indications aussi fumeuses.

Mais cet engin, comme la théorie qu'il illustre, n'ont d'autre but que d'indiquer une voie nouvelle possible. Et la seule question qui se pose est de savoir si cette voie est aussi judicieuse que celles indiquées par les utopistes créations du père spirituel de nos engins modernes.

Je livre donc cette troisième partie en rappelant qu'elle n'entache en rien les première et deuxième parties rigoureusement rationnelles de mon ouvrage. Ce n'est, je le répète, qu'une hypothèse complémentaire. On peut en proposer d'autres.

Que le lecteur daigne la lire un peu comme doivent être lues les œuvres de Jules Verne, c'est-à-dire avec pas mal d'indulgence, mais aussi avec beaucoup d'intuition.

1. Propulsion indirecte : cas de toutes les propulsions humaines actuelles ; seule une partie du corps (en général le dos et les fesses) subissent par l'intermédiaire du siège (lequel la reçoit par l'intermédiaire de la structure du véhicule) la force de propulsion engendrée par les organes *ad hoc* (roues, hélices, etc.).

1

PREMIÈRE HYPOTHÈSE

(« Forces Aériennes Françaises », septembre 1953)

a) Le rayonnement cosmique.

J'ai parlé de bilans énergétiques irrésolus. Je vais en citer un particulièrement mystérieux et pour lequel de nombreuses hypothèses ont été faites sans jamais donner une solution vraiment satisfaisante. C'est le rayonnement cosmique.

Je ne vais pas faire un exposé sur ce rayonnement. Je me contenterai de rappeler qu'il consiste, — du moins dans ses aspects décelables par l'homme, — en une sorte de pluie complexe et ininterrompue de particules sur la surface du globe. Ces particules, qui ne « tombent » qu'à raison d'une par centimètre carré et par minute au niveau de la mer, présentent parfois des condensations de puissance auprès desquelles l'énergie nucléaire fait figure de parent pauvre. On a calculé, en effet, que certaines d'entre elles dépassaient le chiffre de 10^{16} électrons-volts, soit environ cent mille fois l'énergie totale représentée par le noyau d'uranium au repos. Les chercheurs estiment même qu'il en est très probablement de plus puissantes, mais elles traversent les chambres de Wilson et leurs plaques de plomb suivant des trajectoires rectilignes que les plus forts électro-aimants n'arrivent pas à courber, d'où l'impossibilité de mesures quantitatives.

Observées à très haute altitude, la plupart de ces particules (90 °/₀ environ) sont de simples protons, ce qui correspond au noyau de l'hydrogène. Mais on y trouve également les noyaux de tous les autres corps connus sur terre, et la seule règle générale semble être celle qui lie la rareté d'un corps à la grosseur de son noyau, règle également constatée sur notre planète.

En résumé, nous avons affaire à un rayonnement apparemment positif, venu de l'espace, et présentant des condensations de puissances inconnues dans les autres domaines d'investigation du microcosme.

b) Énergie de l'Espace : premier postulat-définition.

Quelle est donc l'origine de ces particules et de leur fabuleuse énergie? Actuellement, aucune hypothèse ne semble en donner une explication satisfaisante. La densité moyenne de chute reste insensible aux révolutions des astres qui nous entourent, et seul le champ magnétique terrestre dévie d'une façon classique celles qui sont électrisées. Notons pourtant que les taches solaires influent légèrement sur cette densité de chute (6 à 7 °/₀), d'où l'hypothèse d'une accélération par variation brutale des champs magnétiques de certaines étoiles. Mais il reste à prouver que ces variations brutales, taches solaires y comprises, sont bien agents génétiques et non simplement agents perturbateurs.

Quoi qu'il en soit, l'Énergie-mère d'où ces particules *tirent ou ont tiré* leur puissance ne peut être qu'énorme, malgré la faible densité de l'aspect décelable de ce rayonnement.

J'ai souligné « tirent ou ont tiré ». Mon hypothèse sera toute simple comme la première, et consistera à choisir « tirent ».

J'ai une chance sur deux qu'elle soit juste, ce qui ne veut pas dire qu'il y ait une chance sur deux que ce soit la bonne en ce qui concerne les soucoupes volantes.

Je la précise donc d'une façon plus complète par l'énoncé suivant : *les particules cosmiques peuvent naître en tout lieu de l'espace, et elles acquièrent masse et énergie cinétique au cours de cette genèse à partir d'une énergie-mère actuelle et omniprésente qui est l'Énergie de l'Espace.*

Ce postulat de l'existence d'une énergie inhérente à l'Espace est mon hypothèse complémentaire de base.

c) Valeur de l'hypothèse.

Cette Énergie de l'Espace serait donc une entité très mystérieuse pour nous humains, et je suppose que beaucoup nieront son existence. Pourtant, il est aussi logique d'y croire, en supposant qu'aucun de nos instruments n'a pu la déceler et que ses effets ont partie liée avec tous les phénomènes de la physique atomique[1], — d'où cet incognito qui n'en est pas un, — que de croire à l'éther omniprésent support des ondes électromagnétiques dont l'existence est encore à prouver.

D'ailleurs, je ne pense pas que l'on puisse réfuter ce concept, car le rayonnement cosmique est encore trop inexploré pour permettre une démonstration rationnelle du malfondé de mon hypothèse. Et si tant est, j'attends que l'on puisse définir la source de la fabuleuse énergie de ce rayonnement pour lui emprunter l'énergie des soucoupes volantes. Mais je ne crois pas cette découverte pour demain et qu'elle soit si différente de ce que je préconise.

1. Notamment ceux dont le bilan énergétique semble inexplicable : rotation des électrons périphériques par exemple.

Ce qu'il y a de certain, c'est que la nature a résolu dans ce phénomène les deux problèmes considérés, puisque aucune source d'énergie et aucun système de référence au point de vue réaction n'ont pu être décelés de façon rationnelle, malgré de nombreuses recherches. Je pourrais donc m'appuyer sur cette constatation pour supposer que les géniaux constructeurs des soucoupes volantes utilisent le même procédé. C'était d'ailleurs, comme nous allons le voir, un raisonnement analogue que je tenais dans mon premier article.

d) Première hypothèse sur la propulsion par l'Énergie de l'Espace.

Dans cette première étude, je pensais que nos visiteurs avaient trouvé le moyen de déclencher localement un phénomène analogue à celui qui provoque la naissance et l'accélération des particules cosmiques. Le problème devenait alors assez simple dans son principe : le disque volant provoquait à volonté le phénomène dans la zone arrière de l'espace où il se trouvait, et un fluide que je qualifiais du terme très général de « corpusculo ondulatoire » en naissait pour se ruer en trombe au travers des espaces interparticulaires de la matière du disque. L'action de ce fluide sur chacun des atomes se traduisait par une force appliquée, et l'on retombait sur l'hypothèse de base car cette action s'appliquait également aux atomes des couches d'air les plus voisines.

Il est à noter que le phénomène n'était pas nécessairement localisé dans la zone arrière du disque. Il pouvait être général à condition qu'un organe l'oriente, ou rende son action sur les atomes orientable, en imposant à ceux-ci une caractéristique d'asymétrie analogue à la bicoloration du tourniquet photométrique déjà invoqué.

Le problème du système de référence au point de vue réaction pouvait procéder de l'une ou l'autre des deux dernières solutions exposées plus haut. Ce processus de propulsion était donc parfaitement possible, et il l'est encore avec toutes les conséquences qui en découlent.

Malgré tout, cette explication est assez superficielle. J'ai approfondi, depuis, l'ensemble de la théorie relative à l'énergie de l'espace, et je vais en donner les caractéristiques essentielles qui nous permettront de faire des hypothèses plus précises sur la fonction propulsive des soucoupes volantes.

2

DÉFINITIONS ET PRÉCISIONS NOUVELLES SUR L'ÉNERGIE COSMIQUE

a) Nouvelles définitions de l'Énergie de l'Espace ou Énergie cosmique.

Je commencerai d'abord par abandonner le langage assez primaire, volontairement utilisé jusqu'à maintenant, pour définir l'Énergie de l'Espace d'une façon plus générale et philosophiquement plus satisfaisante :

J'entends par Énergie de l'Espace non pas une entité concrète et mesurable, mais la possibilité qu'il y a de voir naître spontanément en tout lieu de l'espace et à partir de rien à nos sens et à notre connaissance, des particules matérielles (c'est-à-dire

perceptibles pour nos sens), douées de propriétés précises les individualisant (c'est-à-dire perceptibles pour nos instruments).

Cette possibilité n'est pas une atteinte au rationalisme ni au simple bon sens, mais une simple formule pour constater l'impuissance de notre esprit à voir au-delà.

Ce n'est pas non plus une gageure. On admet bien cette possibilité de naissance à partir de rien quand on fixe de façon relativement précise la date de naissance de l'univers, et je ne pense pas spéculer plus gratuitement en attribuant seulement une continuité à ce phénomène génétique.

Miser sur la possibilité de son étude et de sa domestication peut paraître une atteinte au mystère de la création. Mais c'est tout simplement parce que notre ère scientifique n'a que quelques siècles d'âge. Peut-on conserver une telle optique manifestement erronée, s'il s'agit de visiteurs bénéficiant de quelques millénaires d'avance sur nous ? Et pourtant, une telle avance n'a rien d'impossible à l'échelle cosmique...

b) Les composantes.

Ayant ainsi défini l'Énergie de l'Espace, nous voyons qu'il est extrêmement difficile de lui greffer des concepts plus accessibles à notre entendement et à nos calculs. Nous sommes forcément obligés de proposer a priori les premiers éléments d'un édifice abstrait, destiné à percer les mystères de cette création permanente. Ces éléments risquent fort de s'avérer faux, mais comme dans toute science, ils pourront permettre les premières découvertes qui entraîneront leur amendement ou leur révocation, certes, mais un nouveau progrès.

Je propose donc de faire correspondre tout d'abord aux propriétés individualisant les particules créées ce que j'appellerai les « Composantes de l'Énergie de l'Espace », c'est-à-dire l'ensemble des facteurs inaccessibles à notre entendement et qui déterminent ces propriétés qui, elles, lui sont accessibles.

Nous déterminerons donc :

1° Les composantes de masse qui donnent la masse.

2° Les composantes de charge qui attribuent la charge électrique.

3° L'ensemble des composantes dynamiques qui procède d'une sorte de dérivation de l'Énergie de l'Espace. Je m'explique : la condensation en masse correspond à une chute du pouvoir génétique dans l'espace considéré. Il y a donc nécessairement discontinuité entre cette zone et les zones où le néant persiste, et j'avance par pure intuition que la reconquête du pouvoir génétique par l'espace qui vient de déclencher la création de la particule est accompagnée d'un champ de forces.

Nous verrons plus loin comment ces composantes dynamiques demeurent virulentes après la fin du phénomène génétique, déterminant par le fait certaines caractéristiques de la particule.

c) Première propriété fondamentale de l'Énergie de l'Espace.

Ayant ainsi défini les composantes de l'Énergie de l'Espace, j'avance un premier postulat qui en découle assez intuitivement :

L'Énergie de l'Espace est caractérisée dans son état inerte

par une sorte d'antagonisme statique des différentes composantes dont la résultante est nulle.

J'en conclus, par une opération qui peut être considérée comme l'étrange addition d'une nouvelle mathématique, que cette résultante nulle est tout simplement le néant apparent à l'analyse humaine, et que la réciproque est vraie, c'est-à-dire que la « capture » d'une composante entraîne nécessairement l'apparition de toutes les autres. Autrement dit :

$$\Sigma \text{ des composantes en équilibre} = \text{néant.}$$

Et réciproquement :

$$(\Sigma - \text{I}) \text{ composantes} = \text{naissance de la matière.}$$

C'est-à-dire :

$$\text{Néant} - \text{X} = \text{Y}.$$

Voici donc proposées la notion d'une tension d'équilibre de l'Énergie de l'Espace (et elle ouvre la voie à toutes sortes de conséquences) et la notion encore plus extraordinaire de cette opération qui, par soustraction d'une quantité au néant, provoque l'apparition d'une quantité nouvelle.

Ce n'est d'ailleurs qu'une conséquence de la proposition initiale traduite en une nouvelle algèbre.

d) Conséquences.

I. *Vitesse des particules cosmiques.* — Si nous admettons que le néant apparent à l'analyse humaine est le résultat de l'équilibre des composantes de l'Énergie de l'Espace, nous pouvons donc admettre que chacune de ces composantes est inférieure ou, au plus, égale à la somme des autres dans un système de mesure caractérisant leur efficience, et c'est notamment le cas de la composante de masse.

Ceci étant posé, considérons la naissance d'une particule cosmique : en un point de l'espace, et pour une raison inconnue, l'équilibre est rompu et un embryon de particule apparaît. Il est le centre d'une zone de condensation où les composantes dynamiques vont devenir très agissantes. Mais ces composantes dynamiques ne vont pas être entièrement absorbées par les caractéristiques de l'embryon naissant, (spin, cohésion, etc.). Il est très probable même que, appliquées à l'ensemble de sa masse, elles le propulseront dans un sens que l'on peut prévoir lié à une dissymétrie de la fonction génétique, ou à une dissymétrie de l'embryon lui-même. Suivant la continuité de cette propulsion, on aura en fin de gestation une particule plus ou moins rapide parce que accélérée au cours et en fonction de cette gestation.

Quelle sera la limite supérieure de cette vitesse ? On peut en avoir une idée par un calcul relativement simple en considérant l'inégalité que je viens de poser : en effet, on aura dans un système de mesures caractérisant l'efficience des composantes :

Composantes de masse $\leq$ comp. dynamiques $+$ comp. de charge $+$ comp. inconnues éventuelles.

Envisageons le cas d'une particule la plus élémentaire, de charge et de spin nuls, et négligeons les composantes éventuellement inconnues. Pendant toute la durée de la croissance de l'embryon, on a :

Composantes de masse — composantes de cohésion $\leq$ composantes dynamiques.

En supposant que les composantes dynamiques soient restées exceptionnellement parallèles à une direction fixe, on peut extrapoler cette inégalité à l'inégalité des puissances

« accumulées » correspondantes, ce qui donne en physique classique :

$$m \cdot C^2 \leq \frac{1}{2} m \cdot v^2.$$

D'où l'on tire :

$$v \geq \sqrt{2} \cdot C.$$

Nous en déduisons que, dans le cas le plus favorable, les particules peuvent dépasser la vitesse de la lumière !

Cette entorse à la relativité semble malgré tout peu probable, ne serait-ce que parce que les conditions *ad hoc* ne se produisent jamais. Mais il n'en demeure pas moins que nous trouvons là une explication assez séduisante des vitesses luminiques des particules cosmiques.

2. *Du phénomène corpusculogène à l'onde électromagnétique.* — Nous pouvons supposer que les particules les plus riches seront les moins rapides, puisque ayant soustrait autant de quanta à l'énergie mise en jeu qu'elles ont de propriétés particulières, et ce au détriment des composantes cinétiques. Inversement, un déséquilibre avorté risque de se propager à une vitesse très grande, la majeure partie de l'énergie mise en jeu concourant au déplacement du déséquilibre qui se transmettra de proche en proche. Si nous admettons que cette transmission de proche en proche ne peut pas dépasser une valeur donnée, nous retrouvons l'invariant C (vitesse de la lumière) bien connu en physique classique, et nous entrevoyons ainsi une nouvelle définition des ondes électromagnétiques qui est la suivante :

Les ondes électromagnétiques ne sont qu'un aspect particulier de la rupture d'équilibre des composantes de l'Energie de l'Espace, déséquilibre se transmettant de proche en proche

à partir du point de rupture sans entraîner la naissance d'une particule.

L'Énergie de l'Espace devient alors non plus support, comme l'était l'éther infiniment subtil et rigide, mais agent génétique et transporteur de ce phénomène qui lui est intrinsèque.

3. *Indétermination et quanta.* — La dualité « onde-grain de lumière » apparaît très possible sous cette optique. En effet, l'onde déséquilibre, bien que phénomène corpusculogène avorté, doit déclencher peu ou prou l'activité des composantes de masse, d'où la notion de grain de lumière. Mais cette activité génétique en un point donné n'est que passagère et ne peut être déterminée, puisqu'il y a retour à la stabilité après son passage, d'où les notions de masse nulle et d'indétermination relatives à ces grains.

Nous pouvons d'ailleurs comparer l'onde électromagnétique au front de flammes d'un incendie qui se propagerait dans un champ dont l'herbe repousserait immédiatement derrière lui en récupérant les cendres et les constituants de la fumée, et l'indétermination du photon devient alors analogue à celle du foyer de cet incendie dont on ne verrait courir que la flamme. Nous pouvons même pousser plus loin cette comparaison en supposant que l'Énergie de l'Espace est quantifiée, ce qui permet d'assimiler le quantum d'action à la combustion du brin d'herbe unitaire, — ou à sa croissance. Nous retrouvons ainsi par la seule logique de cette image la formule $W = F. H$ qui donne aussi bien l'intensité du foyer que l'Énergie de la particule.

C'est pourquoi je propose que l'Énergie de l'Espace soit quantifiée dans ses manifestations.

4. *Déséquilibre oscillatoire et mécanique ondulatoire.* — Reve-

nons à la particule naissante et essayons d'envisager le terme de sa croissance : le déséquilibre qui l'a engendrée ne semble pouvoir cesser que si les conditions optima d'équilibre sont remplies, avec, d'un autre côté, une nette sous-tension spatiale de l'Énergie de l'Espace dans la zone immédiatement avoisinante.

Pour mieux comprendre ce qui va se passer, nous allons revenir à la comparaison de tout à l'heure en définissant la particule « mûre » comme un foyer stationnaire bien établi qui ne peut s'intensifier sans dévorer plus d'herbe qu'il n'en repousse, pas plus qu'il ne peut faiblir sans être réactivé par un excès d'herbe.

Cette image nous oriente intuitivement vers une nouvelle correspondance séduisante avec la physique classique : si telle est la condition d'équilibre, il est manifeste qu'elle ne peut être atteinte d'une façon stable, puisque aucun amortissement ne semble apparaître pour freiner l'inertie de la fonction. Le foyer stationnaire, c'est-à-dire la particule, ne peut se fixer à cette valeur précise et va donc osciller de part et d'autre. Mais cette oscillation sera plus ou moins rapide suivant l'intensité et la nature du foyer. D'autre part, le déplacement éventuel de la particule aura sur ce phénomène vibratoire, et en fonction de la vitesse C, des conséquences analogues à celles qu'aurait un déplacement de l'incendie en fonction de la vitesse de mise à feu des herbes (le vent éteint les petits incendies et avive les grands).

Ces comparaisons sont assez simplistes. Mais elles nous permettent d'entrevoir les correspondances très séduisantes que l'on pourra établir entre cette théorie et la mécanique ondulatoire, notamment en ce qui concerne la « vibration » du corpuscule et son onde associée.

5. *Des champs « fins » et des autres au défaut de masse.* — L'oscillation de la masse de la particule autour d'une valeur donnée nous conduit nécessairement à admettre que l'Énergie de l'Espace, qui peut se condenser, peut aussi se sublimer, puisque chaque particule apparaît en échange alternativement positif et négatif avec elle. Il s'ensuit donc que les composantes dynamiques vont demeurer virulentes.

Cette virulence paraît à priori ne devoir entraîner l'apparition d'aucune résultante, puisque la force unitaire, alternativement centripète et centrifuge, change de signe à une très haute fréquence. Mais nous devons considérer que le phénomène est beaucoup plus complexe, et qu'en un point A très voisin de la particule, la force centrifuge peut être beaucoup plus intense que la force centripète, alors que par contre-coup, en un point B plus éloigné, ce sera l'inverse. On conçoit alors très bien que chacun des points de l'espace environnant soit le siège d'une résultante non nulle, et que cette résultante puisse être différente au voisinage immédiat de la particule de ce qu'elle est en des points plus éloignés, d'où les différents champs de force que la physique classique a révélés depuis bien longtemps. Ce sont les champs dits « fins », en $\frac{I}{R^n}$ (avec $n > 2$) et les autres en $\frac{I}{R}$ 2 (champs newtonien, coulombien, magnétique) qui semblent ainsi procéder de cette même genèse.

Une autre conséquence très séduisante des forces nées de la vibration semble être l'énergie de liaison des nucléons. En effet, la simple mise en antiphase de deux corpuscules explique très bien cette mystérieuse énergie : les corpuscules opèrent, entre eux et dans leur zone de contact, une partie de l'échange ordinairement opéré avec l'Énergie de l'Espace, et il en résulte nécessairement un défaut de masse, puisque la part commune qui est sublimée par l'un et con-

densée par l'autre ne compte qu'une fois au lieu de deux dans la masse totale du couple.

Ainsi la fission du noyau équivaut-elle à contraindre l'Énergie de l'Espace à se condenser « sur ordre ». La bombe atomique apparaît donc comme une première atteinte à l'inviolabilité de cette mystérieuse grandeur.

Et c'est peut-être à cause de ce prestigieux succès humain que nos mystérieux visiteurs ont accentué, depuis bientôt dix ans, le rythme de leurs silencieuses visites...

e) Deuxième propriété fondamentale de l'Énergie de l'Espace.

Cet échange incessant entre l'Énergie de l'Espace et chaque particule m'a conduit à proposer l'hypothèse qui va suivre, hypothèse qui va enfin nous ramener au problème des soucoupes volantes.

Je considère que l'espace qui englobe une infinité de corpuscules, c'est-à-dire une masse de matière constituée, est au plus haut point perturbé par les composantes dynamiques, et qu'en fonction de la loi de tension d'équilibre déjà proposée, la probabilité de naissance spontanée s'y trouve plus grande. D'où l'hypothèse :

La condensation de l'Énergie de l'Espace en grain de matière est favorisée par la proximité de toute masse constituée.

Cette hypothèse qui vaut en particulier dans le sein de la matière (proximité optimum) explique assez bien l'émission de l'électron par les gros noyaux. Je rappelle que l'électron négatif ne préexiste pas dans les noyaux atomiques. Cette même hypothèse explique également la densité du rayonnement cosmique au voisinage des astres. Ces deux

conséquences m'ont d'ailleurs permis une hypothèse complémentaire de celle-ci, induction assez gratuite mais séduisante dont je tiendrai compte plus loin, et que je propose sous la forme suivante :

La condensation naturelle de l'Énergie de l'Espace donne des particules négatives dans le sein de la matière et des particules positives ou neutres dans le voisinage immédiat.

Enfin, toujours en corrélation avec cette deuxième propriété fondamentale, je propose une dernière hypothèse qui n'est que la conséquence extrapolée au macrocosme de l'activité des composantes libérées. La voici :

La condensation particulièrement active dans le sein des astres entraîne une extension de l'effet des composantes dynamiques dans l'espace environnant, d'où les champs magnétiques, la gravitation et même la rotation de ces astres.

f) Fonction propulsive des soucoupes volantes.

Revenons aux soucoupes volantes et essayons d'analyser ce que sera leur fonction propulsive à la lumière de la théorie dont je viens d'exposer les principales bases.

D'après ce que nous venons de voir, il est clair que la fonction propulsive sera le fait d'un ou de plusieurs organes, et que le champ d'action des composantes dynamiques s'étendra autour de ces organes comme les champs newtoniens et magnétiques s'étendent autour de notre globe, c'est-à-dire suivant une loi en $\frac{I}{R}$ 2.

Le premier problème à résoudre est donc le déclenchement intense des composantes dynamiques. Pour cela, et d'après l'égalité fondamentale : néant — X = Y, il faut d'abord

soustraire au néant cette quantité X, c'est-à-dire « créer quelque chose à partir de rien ». Cette quantité X, si l'on s'en réfère au processus d'accélération des particules cosmiques, comme à celui de la pesanteur, sera très probablement la masse. C'est d'ailleurs dans cet ordre d'idées que j'avais défini l'organe « capteur-déclencheur » dans ma première étude. Cet organe captait les composantes « corpusculogènes » provoquant ainsi le déclenchement de toutes les autres, dont celles dynamiques.

Il n'y a donc rien à changer à cette première hypothèse, et la fonction n° 1 semble bien devoir être une fonction corpusculogène. Ce sera donc le fait d'un organe prodigieusement nouveau pour nous et inconcevable en l'état actuel de la science. En effet, il devra être capable de renouveler sur commande cette « genèse » que nous n'avons su attribuer qu'à Dieu.

Une fois ce problème résolu, il reste à « domestiquer » la quantité Y qui représente toutes les autres composantes, y compris les dynamiques. Mais l'effet de ces dernières ne sera pas orienté à priori, sinon dans un sens centripète vers l'organe capteur-déclencheur, comme c'est le cas pour les astres. Il faut donc résoudre ce deuxième problème qui est celui de l'orientation, et il apparaît presque aussi ardu que le premier.

Malgré tout, nous pouvons entrevoir l'aspect des solutions possibles d'après ce qui précède : nous avons vu que l'effet des composantes dynamiques est commandé par une asymétrie de l'embryon de particule, asymétrie qui préside à la fois à son accélération globale (vitesse des particules cosmiques) et à son accélération intrinsèque (état de spin). Il y a donc quelques probabilités pour qu'une certaine réciprocité puisse jouer, réciprocité qui permettrait d'orien-

ter les composantes dynamiques grâce à une asymétrie *imposée* à l'embryon dès sa naissance, et dans le sens de la propulsion désirée.

Comment imposer cette asymétrie? Là encore, le problème nous dépasse et nous ne pouvons faire que des suppositions bien gratuites. Certaines considérations m'ont incliné à penser que le champ électromagnétique d'un tore contribuait à cette « asymétrisation » *ab ovo*, mais je ne peux guère étayer cette allégation sinon par les caractéristiques observées qui, comme nous le verrons plus loin, semblent lui donner quelque apparence de vérité. La rotation du disque lui-même, qualifiée de terrifiante par certains témoins, pourrait être également un procédé d'asymétrisation grâce à des phénomènes qui procéderaient, soit des courants de Foucault, soit de l'accélération centrifuge, soit d'une corrélation de cette rotation avec une caractéristique spinique, soit des trois à la fois. Mais tout cela demeure bien hypothétique.

Il n'en reste pas moins que l'orientation de la force par asymétrisation de l'embryon paraît la plus probable. L'embryon serait donc expulsé dans la direction qu'il aurait lui-même imposée, et sa trajectoire figurerait, en gros, les « lignes de force » de ce champ très particulier. Ce serait là le second principe de la fonction propulsive des soucoupes volantes.

g) Schéma de principe de la soucoupe volante.

En fonction de la théorie de l'Énergie de l'Espace, nous venons donc d'attribuer deux pouvoirs bien précis à la soucoupe volante. Le premier est son pouvoir génétique qui va se traduire par la genèse « à partir de rien » d'un rayonnement dense de particules, et le second est son pouvoir orientant qui lui permettra d'imposer une direction déterminée

aux composantes dynamiques « déclenchées » par cette « genèse » dans tout l'espace environnant.

Il est donc relativement facile d'en déduire le schéma de principe de l'engin. Ce schéma sera encore plus gratuit que les hypothèses que je viens de faire sur la fonction propulsive. Mais, je le répète encore, tout ceci n'est que le développement d'une hypothèse complémentaire greffée sur l'hypothèse de base. Les chances de vérité sont infiniment plus faibles que celles de cette hypothèse de base que j'ai considérée comme pratiquement confirmée par les faits, mais elles demeurent quand même, d'autant plus que certaines caractéristiques observées militent pleinement en faveur d'une telle fonction propulsive. C'est pourquoi je me permets de donner le schéma correspondant de l'engin.

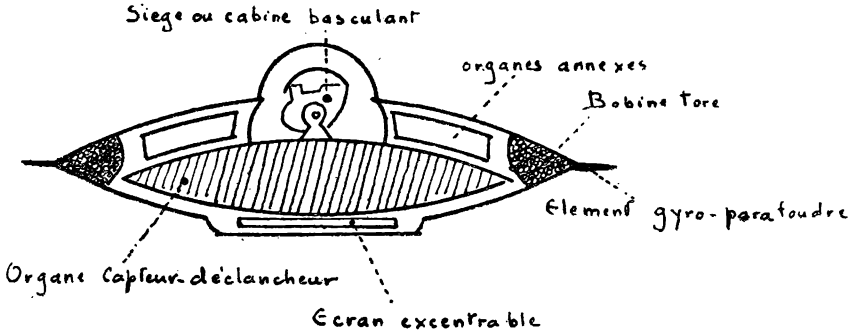


Fig. 13. — Schéma de principe de la soucoupe.

Nous y trouvons, par ordre d'importance (fig. 13) :

1° *L'élément capteur-déclencheur.* Certaines déductions semblent indiquer qu'il s'agit d'un disque métallique constitué d'atomes démunis d'électrons. Mais nous aurions affaire dans ce cas à ce liquide prodigieusement dense (50.000 fois plus que l'eau) constituant certaines étoiles, et cela soulève des problèmes apparemment insolubles au point de vue « récipient » et protection ionique.

2° *La bobine tore,* dont le champ électromagnétique contribue à l'asymétrisation des embryons. Cet organe, pressenti par la théorie précédente, semble également confirmé par certains effets colorés, analogues à l'effet Zeeman, et par les champignons ou cornets de glaces renversés (voir plus loin).

3° *La couronne gyro-parafoudre.* Nécessaire au pilotage, elle semble être la cause de la rotation apparente de l'engin. Elle peut également jouer un certain rôle dans l'asymétrisation des embryons. Enfin, sa position intermédiaire entre les zones de rayonnements positifs et négatifs lui fait encaisser les coups de foudre souvent observés sous forme de flammèches bleues ou d'éclats de magnésium.

4° *L'élément excentreur.* Nous avons vu qu'il remplit les fonctions de modérateur local du « champ de force », afin d'obtenir l'excentration de la résultante et le confort de l'équipage. Nous allons voir qu'il peut être aussi un écran protecteur contre le rayonnement protonique.

5° *Organes annexes.* Ce sont aussi bien ceux nécessaires à la fonction propulsive (accus, transformateurs, etc., ou plutôt leurs correspondants chez nos visiteurs) que ceux nécessaires à l'équipage (vivres, atmosphère, etc., etc.).

6° *L'habitacle.* Il est nécessairement situé sur le dôme supérieur pour les besoins du vol axial. On remarquera que le siège (ou la cabine) est basculant pour s'adapter à la résultante $\vec{R}$ au cours des changements d'assiette de l'engin.

h) La propulsion et ses conséquences observables.

Revenons à la fonction propulsive proprement dite et voyons ce qui se passe de la zone la plus arrière à la zone la plus avant en déplacement très rapide, ou de la zone la plus basse à la zone la plus haute en déplacement lent.

A l'arrière, c'est-à-dire côté écran, les particules probablement positives naissent et se développent en suivant l'axe général de la force appliquée, ce qui les fait converger vers l'engin où certaines percutent notamment cet écran protecteur.

Dans l'organe déclencheur, les particules négatives naissent et sont expulsées vers l'avant sous forme d'embryons, en compagnie d'une partie des particules positives. Elles réagissent avec ces dernières et avec les constituants de l'air sitôt parvenues à leur degré final de croissance, d'où les « fumées » et l' « ouate blanche » souvent observées pendant les déplacements lents ou le stationnement. Je citerai à ce propos le témoignage caractéristique rapporté par M. KEYHOE : « La fumée semblait sortir en un filet léger qui prenait naissance au bout de quelques secondes » (TUCKSON, février 1949). Cela semble bien confirmer l'éjection d'embryons qui ne prendraient corps qu'après un certain temps et réagiraient à ce moment-là seulement avec les constituants de l'air pour donner un composé complexe et instable. Notons que ce composé serait également hygrophile si l'on en croit les témoignages d'OLORON et de GAILLAC : l'ouate mystérieuse recueillie par les témoins devint rapidement déliquescente avant de se volatiliser. Cette ouate était filiforme, ce qui correspond bien à la génération de matière le long des trajectoires, et nous pouvons considérer comme une confirmation de cette fugitive stabilité le fait qu'elle se soit spontanément désagrégée au contact du sol (potentiel zéro).

Mais revenons à ce qui se passe autour de l'engin en vol. Le rayonnement dense d'embryons et de particules perturbe très probablement les couches électroniques des atomes de l'air et l'on trouve une raison de plus pour expliquer la luminescence de ce dernier. Mais cette perturbation risque

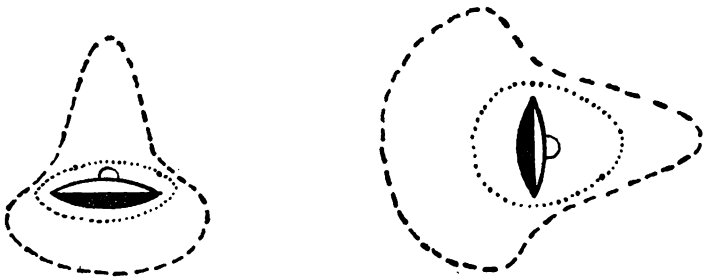
de subir, elle aussi, l'orientation imposée aux embryons, d'où une certaine polarisation de la lumière émise, même dans le cas le plus simple d'une asymétrisation par champ électromagnétique. Nous aurons ainsi une sorte d'effet Zeeman qui fera apparaître la boule de feu de couleur différente à l'avant, au centre et à l'arrière, et suivant l'angle d'observation des différents témoins.

Autre conséquence de ce rayonnement et de sa genèse, les particules positives naissent dans l'espace arrière, d'où un grand étalement de la zone luminescente, alors que les particules négatives qui sont engendrées et expulsées suivant R par l'organe capteur-déclencheur aux dimensions réduites, ne rendront luminescente qu'une zone de l'espace beaucoup plus limitée. En stationnement, nous aurons bien l'image du cornet de glace ou champignon renversé évoquée par de nombreux témoins [1] ; la tête du champignon ou la glace du cornet étant figurée par la luminescence positive, tandis que la luminescence négative figure le cornet lui-même ou le pied du champignon. Remarquons d'ailleurs que ces images, si gastronomiquement évocatrices, sont beaucoup plus fréquentes la nuit. Cela tient simplement au fait que la surface seuil de luminescence observable est beaucoup plus réduite pendant le jour où elle se transforme en galette ou en œuf volant suivant la vitesse (fig. 14).

Enfin, une dernière hypothèse : la fonction propulsive apparaît en corrélation étroite avec les propriétés corpusculaires qui procèdent de l'Énergie de l'Espace, et notamment la vibration d'échange. Il est donc possible que cette fonction propulsive comporte elle-même des composantes oscillatoires. Un phénomène de battement peut alors apparaître et se révéler aux yeux des témoins sous la forme d'une occul-

1. Cf. témoignage nº 1.

tation périodique de la luminescence, occultation qui pourra cesser à la faveur d'un simple changement de régime de marche. Or c'est précisément ce qui a été observé par de nombreux témoins, notamment au cours du combat mené



Faible vitesse ou stationnement.

Grande vitesse.

Fig. 14. — Surfaces seuil de luminescence observables : de jour.... ; de nuit - - - - -

par GORMAN [1] contre la capricieuse lumière. Si l'on écarte la possibilité d'une bévue due à l'occultation des feux de position des avions américains, cette particularité apparaît extrêmement intéressante au point de vue de l'orientation de recherches éventuelles, et de plus, elle écarte presque formellement l'hypothèse d'un phénomène météorologique.

1. Cf. témoignage nº 3.

conclusion

Voilà donc les soucoupes et cigares volants expliqués d'une façon complète. Je ne pense pas que l'on puisse trouver une seule observation, un seul aspect qui échappe à ma théorie. Mais je dois, malgré tout, insister une fois encore sur le caractère progressif que j'ai volontairement donné à cet exposé. Parti d'une hypothèse de base que j'estime pratiquement vérifiée, je suis passé ensuite à une hypothèse complémentaire solide, mais non démontrée, pour aboutir aux considérations finales dont le caractère gratuit n'échappera pas aux critiques.

J'espère donc que les lecteurs accueilleront cet ouvrage en fonction de cette gradation, et ne porteront pas un jugement absolu sur l'ensemble, ce qui d'ailleurs ne prouverait que leur incompétence... même si ce jugement était favorable.

Je sais bien que les témoins, dont la plupart ignorent tout de la physique [1], seront enchantés de trouver ici les explications des aspects les plus fantastiques qu'ils ont eu la chance de pouvoir observer. Et ce, surtout parce qu'ils pourront ainsi démontrer qu'ils ne sont pas plus illuminés que le lieutenant-pilote auteur de ce livre... Mais je pense également que les intellectuels moyens non physiciens seront eux aussi satisfaits par l'ensemble. Sans y voir l'évidence d'une vérité irréfutable, je sais par expérience qu'ils ne contesteront pas trop la première partie, — j'ai déjà trouvé de nombreux

1. Ce qui n'est pas du tout un signe d'infériorité intellectuelle.

adeptes, — et qu'ils sauront voir dans le reste un essai honnête pour greffer sur une hypothèse très solide quelque chose de concret et de rationnel.

Mais il reste les « vrais » savants, spécialistes des questions physiques que j'ai invoquées, et qui ne croient pas aux soucoupes, parce qu'elles n'ont pas eu la bonne idée de venir atterrir dans leurs bureaux d'étude ou leurs laboratoires. S'ils cherchent à exploiter les imprécisions, et même les erreurs très possibles de mes digressions, ils trouveront sans doute matière à réfuter. C'est pourquoi j'ai nettement disjoint mon hypothèse de base de toutes les constructions de l'esprit opérées sur son compte dans les deuxième et troisième parties de mon exposé.

Je livre donc la première partie de cet ouvrage aux feux de leurs critiques, et j'y joins également mon hypothèse complémentaire toute nue, non pas comme un prétentieux défi, mais comme matière à réflexion.

Je reviens maintenant à mon hypothèse de base, aussi bien pour les savants que pour les autres lecteurs, et je rappelle que je l'ai faite, bien avant de m'occuper de soucoupes volantes (auxquelles je ne croyais pas !), dans une thèse qui a pour objet l'évolution de toutes les techniques humaines, et où la seconde figure également. C'est tout à fait par hasard que j'ai découvert sa correspondance avec ces fantastiques apparitions. Et je dois même avouer que les avantages physiologiques m'ont été révélés à cette occasion, car je ne les avais pas vus dans l'élaboration de mon engin interplanétaire. Mais j'ai eu le tort, dans mes explications primitives, de cumuler l'ensemble de mes déductions, en mêlant intimement hypothèses de base et spéculations plus ou moins gratuites. Ce talon d'Achille fut rapidement criblé de flèches par les adversaires des soucoupes.

Je propose donc en premier lieu mon hypothèse première. On me répondra que les conséquences qui en découlent ont bénéficié d'une certaine chance, ce qui a donné cette apparence de concordance, donc de vérité à ma théorie. Mais cette chance correspond à une probabilité défiant toute norme, puisqu'il y a exactement quatorze catégories de concordances sans qu'une seule infirmation ne soit apportée par les faits ! Malgré tout, concédons que la radio et les journaux ont une grande part dans l'apparente chance de mes explications du fait d'une standardisation du phénomène soucoupe. Cela en élimine pas mal et des plus convaincantes. Mais il en reste pourtant que l'on ne peut attribuer à une telle auto-suggestion collective, notamment celles relatives aux quatre premiers mystères et au nuage insolite, qui ne peuvent avoir été inventées de toute pièce, puisqu'elles sont la base des observations les plus irréfutables. Mes deux camarades qui virent « l'objet » ont plusieurs milliers d'heures de vol. Ils ne pourront parler ni de tache, ni de rotation, mais... allez leur dire qu'ils ont eu une hallucination, ou encore que le silence apparent était dû à la mauvaise qualité de leur système auditif, et que la vitesse était de l'ordre de celle d'un ballon météo ! Et pourtant ils étaient tous deux sceptiques à priori. Il faut donc bien admettre ces caractéristiques fondamentales.

Prenons alors le problème à l'envers, et essayons de trouver une explication rationnelle autre que celle d'un phénomène météo ou optique qui ne peut cadrer avec l'évolution pensée et l'apparence métallique. On arrive nécessairement à mon hypothèse première. Pour supprimer le bruit..., il n'y a guère de solution autre que l'élimination progressive du vent relatif, car l'absorption des ondes sonores ne semble pas réalisable, et on se demande pourquoi « ils » se seraient donné cette peine ! Or, l'élimination

graduelle du vent relatif ne peut se réaliser qu'avec mon hypothèse de base.

Le raisonnement est le même en ce qui concerne le problème thermique. Un engin qui parcourt un secteur de 130° avec un rayon vecteur variant de 30 km. environ à l'horizon marin, en un temps record, dépasse très largement la vitesse du son, et c'était le cas de l'observation de mes deux camarades. Comment résoudre le problème thermique même avec les plus résistants des alliages, à de telles vitesses et à une altitude de cinq à six cents mètres, sinon par cette seule méthode ?

Quant aux virages en angle droit, des insectes pourraient effectivement subir sans trop de gêne les accélérations qu'ils comportent, à condition de ne pas dépasser une certaine limite. Ils ne passeraient pas de vie à trépas dans ces évolutions, mais ils n'en éprouveraient pas moins cette gêne inévitable en propulsion classique et il est presque certain que des êtres pensants, possédant des réflexes physiologiques, ne s'imposeraient pas ces troubles sans raison, s'ils les subissaient effectivement : les virages devraient donc être cadencés et circulaires, même en admettant l'hypothèse d'un pilote coléoptère ou limace. S'ils sont ainsi « cassés » au gré de la fantaisie de nos visiteurs, c'est vraisemblablement parce que ces derniers n'en éprouvent aucune gêne, ce qui implique l'application nécessaire de mon hypothèse de base.

Tout ce raisonnement repose sur une observation bien précise, dont je garantis l'authenticité. Mais le frissonnement des arbres de Tuckson, le nuage ambulant de M. René SACRE, le bolide de Podkamenaïa Toungouska, les nuages mystérieux du rapport américain, sont des observations très probablement objectives, qu'il est difficile d'expliquer autrement qu'avec cette hypothèse.

Quant aux boules de feu ou lueurs, si elles n'imposent pas cette même explication d'une façon impérative, elles l'admettent très bien. On me rétorquera qu'elles peuvent être des phénomènes météo qui éviteraient les avions par suite d'une répulsion électrostatique. Mais ce n'est pas l'impression du pilote GORDMAN qui en chassa une pendant vingt minutes, ni celle de cet autre pilote dont elle suivait rigoureusement les évolutions, et qui réussit à la surprendre par une évolution brutale. On ne surprend pas une répulsion électrostatique ! Il faut donc bien admettre, ici aussi, la forte probabilité de la genèse que je leur prête.

Quelles raisons invoqueront les vrais savants et spécialistes pour réfuter l'objectivité de ces témoignages, et quelles autres causes pourront-ils trouver pour les expliquer, s'ils les admettent ?

Leur savoir repose sur les aspects de notre monde solaire, et ces aspects se retrouvent à des millions d'années-lumière, parmi les autres systèmes qui peuplent notre galaxie. Notre galaxie elle-même n'est qu'une unité (malgré tout l'une des plus grosses visibles) de cet immense troupeau encore plus incommensurable de galaxies sans cesse en expansion, troupeau tellement grand, que la lumière n'arrive plus assez vite pour nous révéler l'image des galaxies qui fuient, moutons lointains si inaccessibles dans les lointains infinis des distances et des âges, que nous n'avons pratiquement aucun espoir de les observer un jour. Et pourtant ces mêmes aspects se retrouvent dans cet infini de l'infini, décelés par la précision de nos appareils modernes. Il semble donc qu'il faille rejeter toute notion, tout concept qui ne leur soit pas compatible, comme toute explication métaphysique des phénomènes qui nous entourent. Comment expliquer alors les soucoupes volantes ?

Je ne pense pas que l'on puisse retenir les explications du

professeur MENZEL, imputant les apparitions à des phénomènes de réfraction atmosphérique. Il faudrait vraiment que l'atmosphère fasse preuve d'une bonne volonté évidente pour satisfaire les allégations de ce savant. Seule, une sélection de témoignages bien particuliers pourrait à la rigueur être expliquée par les phénomènes qu'il invoque. Mais il n'est pas scientifique de passer les autres sous silence, ou de les escamoter, notamment quand, parmi ces autres, figure celui d'un grand astronome [1].

La théorie du savant allemand HOLSTE semble plus apte à expliquer les boules de feu et leurs étranges trajectoires. Il ne rentre pas dans le cadre de cet ouvrage de l'exposer au lecteur, mais je précise simplement qu'elle fait intervenir les ondes électromagnétiques à hautes fréquences que nous sommes actuellement capables d'émettre. Et cela suffit pour opposer une objection, à mon avis, capitale : nous ne savons émettre de telles ondes que depuis la dernière guerre ; or il est absolument certain [1] que les apparitions célestes sont antérieures à cette date...

Comme on le voit, ni l'hallucination collective, ni les phénomènes naturels ou artificiels, ne peuvent expliquer toutes les apparitions, car il y a toujours une objection qui ruine les uns ou les autres.

Force nous est de torturer encore notre pauvre intelligence pour essayer d'accéder à la connaissance d'un phénomène qui se refuse à laisser percer son mystère.

C'est pourquoi j'ai écrit ce petit ouvrage.

Et que celui qui sait me jette la première pierre.

1. Pour plus amples détails, consulter le livre de M. Aimé MICHEL déjà cité.

a p p e n d i c e

Je n'ai pas voulu reproduire tous les témoignages que j'ai pu collationner. Ce n'aurait été qu'un fastidieux catalogue, et, de plus, j'ai pensé qu'il n'était pas utile de publier ceux dont l'authenticité paraît suspecte, ou ceux qui se limitent à une observation de détails trop classiques et contenus dans tous les autres : disques brillants, lueurs vertes, etc., etc.

Je me suis contenté de choisir quelques-uns d'entre eux, parmi les plus probants, en me basant d'une part, sur le nombre et la personnalité des témoins, et d'autre part, sur l'intérêt des faits rapportés. J'ai pu ainsi cumuler en quelques exemples objectifs la totalité des caractéristiques des mystérieuses apparitions.

J'espère que cette petite sélection suffira à convaincre le lecteur de l'existence absolument irréfutable du phénomène, et de juger mon hypothèse en fonction de ce qu'elle explique.

Mais, s'il désire connaître d'autres témoignages, d'autres interprétations, je ne saurais trop lui indiquer les ouvrages qui traitent du problème et notamment celui de M. Aimé MICHEL, dont la clarté, l'objectivité et la documentation sérieuse ont déjà ébranlé bien des sceptiques, et des plus notoires...

TÉMOIGNAGES ÉTRANGERS

N° 1
Mort du capitaine Mantell.

Le 7 Janvier 1948, la police militaire de Fort Knox signale à l'aérodrome de Godman un énorme engin se dirigeant dans sa direction. Il est ardent, et, d'après d'autres témoins de Madisonville, a l'apparence du fameux cornet de glace.

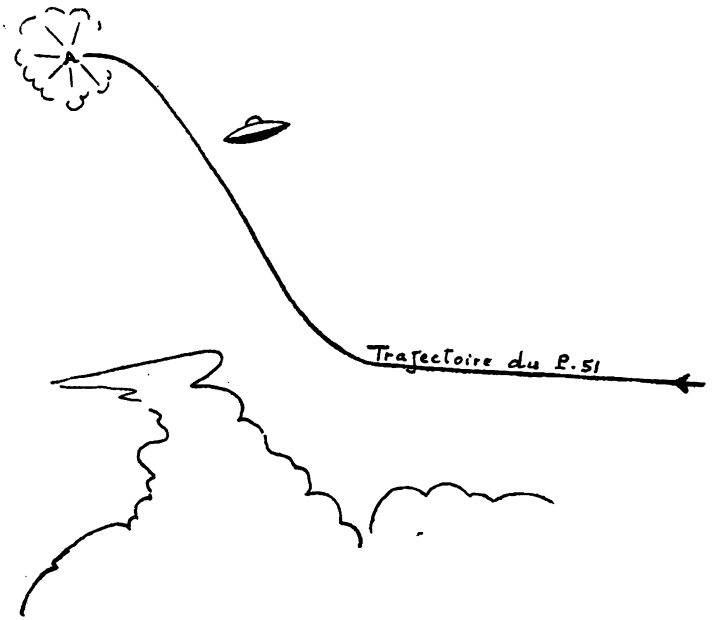


Fig. 15. — Accident du « P. 51 » du capitaine Mantell.

Trente minutes plus tard, l'objet arrive à la verticale de la base et monte en chandelle. Le colonel HIX et le commandant WOODS l'observent pendant que le capitaine MANTELL, aux commandes de son P. 51, lui donne la chasse en compagnie de deux de ses coéquipiers. Ayant perdu ces

derniers au cours d'une poursuite de 7 minutes, il réussit à se rapprocher et annonce par radio que « l'objet est métallique et de dimensions colossales ». Son dernier message est le suivant : « Il est toujours au-dessus de moi, marchant aussi vite ou plus rapidement. Je monte à 7.000 m. Si je ne peux pas m'approcher, j'abandonnerai la poursuite. » On a retrouvé les débris de son appareil au sol. Ils étaient, paraît-il, mystérieusement striés.

Commentaires

Je pense que ce témoignage ne souffre pas de discussion. Les témoins sont nombreux et de marque. Il est probable que le P. 51, ayant réussi à approcher l'engin, a été pris dans le champ d'action, ce qui lui a valu une chandelle terrifiante du fait de l'absence de pesanteur et des forces aérodynamiques (ailes et ascendance), plus une intense ionisation passagère. Le pilote a-t-il perdu connaissance du fait de cette ionisation, du fait du manque d'oxygène au sommet de la chandelle, ou du fait de l'intense accélération négative en A (voir croquis nº 15) ? L'avion a-t-il vu ses ailes repliées vers le bas, en ce même point, d'où l'explosion ? On ne le saura sans doute jamais.

En ce qui concerne les stries, on pourrait éventuellement les imputer à l'action des particules ionisées et virulentes de l' « énergie déchet ». Un burinage analogue est souvent observé sur les chéneaux et tuyaux de descente des maisons frappées par la foudre.

N° 2
Aestern Airlines, 23 Juillet 1948.

Le D. C. 3 (Dakota) reliant Atlanta à Boston s'est envolé de Houston à 20 h. 30. Le chef de bord est Clarence C. CHILES, titulaire de 8.500 heures de vol, colonel dans l'Air Transport Command.

A 20 h. 45, une sorte de torpille sans aile lui fonce dessus. Il l'évite par une brusque évolution pendant qu'elle se redresse en un jet de « flammes » et monte en chandelle à une vitesse vertigineuse. Tout l'équipage et un passager (non endormi) l'ont vue. Dimensions : deux fois un B. 29. Cabine avant extrêmement lumineuse, et intense fluorescence bleue courant le long des flancs. Échappement rouge orangé. Le D. C. 3 a oscillé lors du basculement de l'engin, bien que se trouvant à 200 m. Enfin, l'équipage a pu distinguer deux rangées de hublots !

Commentaires

Il est assez difficile de parler de phénomène météo dans ce cas-là. A moins que le colonel Clarence C. CHILES soit un « petit garçon » malgré ses 8.500 heures de vol !

La cabine extrêmement lumineuse pourrait laisser croire à une sensibilité très faible des yeux des pilotes, ou à un décalage de la bande des fréquences qui leur sont visibles, comme je l'ai déjà supposé. On sait, en effet, que l'éclairage des cabines pour pilote humain est très doux pour permettre l'accoutumance à la vision de nuit. La lumière « semblable à l'éclat du magnésium » sortant de cette cabine mystérieuse n'était sans doute éblouissante que pour les yeux des hommes.

Quant à l'oscillation du D. C. 3 elle peut très bien être expliquée par l'effet normal du « champ de force » atténué par la distance.

N° 3
Affaire Gordman.

Le 1er Octobre 1948, vers 21 heures, le lieutenant GORDMAN va se poser sur le terrain de Fargo avec son P. 51, quand il aperçoit une lumière qui file en clignotant au-dessous de

lui, à une vitesse d'environ 400 km/h, et à une altitude de 350 m. Il croit avoir affaire à un avion, mais la lumière passe au-dessus d'un terrain de sports illuminé, et il constate qu'elle n'est accompagnée d'aucune silhouette. Le contrôleur de l'aérodrome L. D. JANSEN, qui l'a aperçue aussi, fait la même constatation à l'aide d'une paire de fortes jumelles de nuit. Le lieutenant GORDMAN pique sur la lumière et la prend en chasse. Le combat se prolonge jusqu'à 5.000 m. d'altitude, la lumière qui s'est arrêtée de clignoter évoluant d'une manière remarquablement pensée. Elle mesure environ 20 à 30 cm. de diamètre et paraît parfaitement blanche et ronde, mais ses contours demeurent flous. Au bout de 20 minutes, elle s'éloigne à très grande vitesse vers le nord-est. De nombreux témoins, dont l'équipage d'un avion civil, ont vu la scène.

Après l'atterrissage, le P. 51 aurait été analysé au compteur Geiger avec des résultats positifs.

Commentaires

Engin miniature piloté par des êtres minuscules ou bien télécommandé muni de télévision, ce qui paraît un tour de force ! En effet, si la boule mesurait 20 à 30 cm., c'est que l'engin lui-même devait mesurer encore moins ! Malgré tout, aux évaluations du diamètre près, ce témoignage d'ailleurs contrôlé, paraît authentique.

N° 4
White Sands, Avril 1949.

Des savants, et avec eux, le capitaine de frégate R. B. LAUGHLIN, suivent avec des instruments précis, les fusées qu'ils expédient en très haute atmosphère. Soudain, des disques brillants s'en approchent. L'un d'eux, à 90.000 m.

d'altitude, est suivi au théodolite. L'instrument permet de mesurer sa vitesse qui est de 28.500 km/h. Son diamètre est de 35 mètres et, dépassant la fusée, il est monté d'environ 40 km. en 10 secondes.

Commentaires

Témoignage très certainement authentique, vu la personnalité des témoins. Les chiffres donnés confirment une vitesse et notamment une vitesse ascensionnelle qu'aucun engin à propulsion aérodynamique ne pourrait atteindre !

N° 5
Observation de M. Clyde Tombaugh, 20 Août 1949.

Vers 22 h. 15, M. TOMBAUGH et sa famille prennent le frais devant leur villa. Ils aperçoivent soudain au zénith six ou huit rectangles lumineux dont l'ensemble forme un dessin rigoureusement rigide. Ces rectangles émettent une violente lumière verdâtre et se révèlent bientôt être les hublots d'une nacelle sans aile légèrement luminescente. L'apparition file rapidement vers le sud-est et disparaît bientôt dans la nuit. Aucun bruit n'a été entendu par les témoins médusés.

Commentaires

M. C. TOMBAUGH est le célèbre astronome qui, en 1930, découvrit la planète Pluton. C'est donc un témoin qui a une parfaite connaissance du ciel, et dont l'habitude et la sûreté d'observation ne peuvent être mises en doute. Il est d'ailleurs remarquable que cet astronome ait vu le cigare en dehors de son travail, et c'est normal. Comme le dit M. Aimé MICHEL, un astronome n'a pas plus de chances de voir une soucoupe dans son télécospe qu'il n'a de chances d'y voir un pigeon, car l'un et l'autre mettent une infime

fraction de seconde pour traverser le champ angulaire très étroit d'une lunette astronomique.

Malgré tout, cela pourrait se produire, si le hasard faisait promener la soucoupe à une distance suffisamment grande et à une vitesse suffisamment faible pour que l'image demeure assez longtemps dans le champ de vision. Et c'est peut-être ce qui est arrivé au professeur HALL.

N° 6
Observations du professeur Hall, 20 Mai 1950.

Le professeur HALL, astronome à l'Observatoire de Lowel, observe à son tour et moins d'un an plus tard une fantastique apparition. C'est un disque énorme et brillant qui se déplace à vitesse moyenne dans le champ de son instrument. Fait particulier, le disque baigne dans un « bouillonnement crémeux » qui, d'après le professeur, a la forme d'un cumulus agité. Ce cumulus minuscule évolue étrangement autour de l'engin, se déplaçant par instant au-dessus de lui ou vers l'arrière.

Armé d'un théodolite, le professeur HALL évalue les caractéristiques de l'objet. Il les a rapportées avec la traditionnelle prudence des savants : vitesse 300 km/h environ, diamètre : 10 à 20 m., éloignement : 2 à 4 km.

Commentaires

Cette observation jouit , elle aussi, des plus grandes garanties d'authenticité. Il est à remarquer que la vitesse pourtant assez conséquente ne réussit qu'à diminuer l'importance du cumulus agité prévu par ma théorie. Il serait extrêmement intéressant de connaître les éléments météo ce jour-là, car ils pourraient confirmer ou infirmer cette correspondance apparemment sensationnelle avec la genèse que je prête au phénomène.

Puisse le professeur HALL lire ces lignes et faire lui-même l'enquête...

N° 7
Grande vergue.

Le 21 Septembre 1952, la station « Topcliffe » de la Royal Air Force rend compte de l'apparition d'une soucoupe pendant les manœuvres de la « grande Vergue » en Baltique. Un disque blanc et argenté apparaît et effectue une descente « avec un mouvement de pendule » à la suite d'un « Gloster Météor ». Il le suit un moment, puis se met à tourner à grande vitesse avant de s'enfuir comme un bolide vers l'ouest. Au cours de cette fuite, il vire au nord et disparaît à l'horizon. Durée de l'observation : 20 secondes. Des centaines de militaires, officiers, sous-officiers et soldats, ont vu l'apparition.

Commentaires

Observation remarquable par le nombre et la qualité des témoins. La descente en feuille morte, qualifiée ici de « descente en pendule » a pu être observée par tous. Il en est de même de l'accélération de la rotation avant le départ fulgurant. Peut-on imputer ces deux caractéristiques si étrangement concordantes à une seule psychose collective ? Si oui, il faut admettre qu'un « je ne sais quoi » de transcendant a fait naître une image bien conforme dans les yeux de tous les spectateurs ! Et ce « je ne sais quoi » me paraît beaucoup plus hypothétique que la découverte que je préconise, même si elle doit provenir d'un autre monde...

N° 8
Le Carrousel de Beyrouth.

Le 28 Février 1953, vers 18 h. 30, M. DAURCES, ingénieur à la SADIR CARPENTIER, aperçoit une boule lumi-

neuse et rouge qui s'éloigne vers l'horizon. Ayant appelé ses voisins (trois professeurs), il observe bientôt avec eux deux autres apparitions qui suivent la même trajectoire, à intervalles réguliers, puis d'autres encore, si bien que c'est une véritable procession de boules rouges qui traverse le ciel à la queue leu leu.

M. DAURCES se ressaisit et va chercher ses jumelles. Les boules lui apparaissent alors comme de gros disques rouges aux contours précis, précédés d'un arc bleuté, et suivis d'une sorte de traînée fumeuse.

En imprimant des petits mouvements à la jumelle, les lignes obtenues sont discontinues, et M. DAURCES en déduit fort justement que la lumière est émise par intermittence. Il évalue le clignotement à 100 ou 150 périodes seconde.

L'observation a duré plus de trente minutes. Il est passé dix objets sur la trajectoire primitive, et deux sur une trajectoire parallèle.

Commentaires

Observation sensationnelle et apparemment authentique.

Elle nous révèle que la lumière est émise d'une façon périodique, et c'est d'un intérêt capital, bien que M. DAURCES, qui l'assimile au clignotement des astres, n'y ait attaché aucune importance. En effet, elle semble confirmer la périodicité (ou le battement affectant plusieurs périodicités) de la fonction propulsive. Je rappelle que j'ai émis cette hypothèse pour expliquer l'occultation périodique des lueurs (cas Gordman) et la traînée « en pointillés » laissée par l'œuf volant (cf. témoignage n° 18).

N° 9
Nord de l'Italie, journée du 18 Octobre 1954.

Un premier œuf lumineux est aperçu dans la région de Milan. Il reste immobile quelques instants, puis s'enfuit à grande vitesse.

Une soucoupe lui succède quelques instants plus tard en laissant des franges lumineuses dans son sillage.

Pendant ce temps, près de Gènes, une autre apparition intrigue les habitants de CAMOGLI.

Mais le plus marquant des événements de cette journée se passe dans un petit village. Un agriculteur voit un disque brillant descendre sur le toit de sa ferme, ralentir un instant, puis s'enfuir à grande vitesse. Ce passage, si court soit-il, a stupéfié le malheureux paysan : en effet, son abreuvoir s'est trouvé vidé en un clin d'œil, et la vache débonnaire qui avait eu la malchance de se trouver sous la trajectoire de l'objet s'est livrée à une danse folle au cours de laquelle elle s'est sérieusement blessée.

Commentaires

Ce dernier témoignage paraît fantaisiste, et les Italiens sont souvent comparés à nos compatriotes de la Canebière. Il est malgré tout extrêmement troublant de constater que ce brave paysan italien, très probablement ignorant de ma théorie, a su imaginer une histoire aussi concordante. On y retrouve d'une part un phénomène analogue au jet d'eau encore ignoré à l'époque où j'ai écrit la première partie de mon ouvrage, et d'autre part la gêne obligatoire que provoquerait sur tout individu la diminution brutale de la pesanteur, accompagnée de phénomènes électriques certains.

Se non é vero...

N° 10
Le match du 28 Octobre 1954 à Florence.

L'émotion provoquée par le passage d'une escadrille de points brillants interrompt pendant trente minutes (!) le match de football que suivaient... 15.000 spectateurs !

Les points brillants abandonnent derrière eux une mystérieuse fumée blanche qui tombe à terre.

Analysée par le professeur Giovanni CANNERI, cette substance apparaît fibreuse et résistante. Elle est constituée par du bore, du silicium, du calcium et du magnésium. Enfin, exposée à la chaleur, elle commence par brunir, pour se réduire ensuite en cendres transparentes !

Commentaires

Cette apparition n'a rien de plus que celles d'Oloron et de Gaillac (voir plus loin) sinon l'analyse.

Or il se trouve qu'un de mes nombreux correspondants m'a fait des révélations apparemment bien « gratuites » (car il ne me révèle pas sa méthode de prospection) sur le montage de la soucoupe, et dans ce montage, ces mêmes corps jouent un rôle primordial ! J'ajoute que le montage en question est frappant par son apparence de rationalisme et de vérité. Je n'ai malheureusement pas les moyens d'entreprendre des recherches à priori sur les qualités respectives et relatives de ces corps. Que les physiciens le fassent s'ils daignent accorder quelque crédit à ces révélations...

TÉMOIGNAGES FRANÇAIS

N° 11
Apparition en Côte d'Or.

Le 1er Mai 1950, M. MARSON, des BAUX-SOUS-SALMAISE, sa mère, sa sœur, un voisin et sa femme, aperçoivent une boule métallique se déplaçant rapidement dans le ciel. Il est environ 15 heures. Brusquement, l'engin semble basculer, en dégageant une lueur verte et conique, puis disparaît.

Le même jour et à la même heure, MM. GARREAU et THIBAULT voient passer dans le ciel une boule déformée et lumineuse qui traverse rapidement le ciel au-dessus de SOMBERNON, leur village.

Enfin, toujours vers la même heure, une dizaine de personnes de DIJON voient la boule tourner autour de la ville, changer d'altitude et disparaître. Notons qu'elle aurait été aperçue également au-dessus de Dole.

Commentaires

On trouve ici la nette caractéristique du basculement et de l'accélération brutale, accompagnées par la « flamme verte » qui jaillit à l'extérieur de la zone luminescente. On devine que cette flamme est due aux effets d'une intensification brutale de la force propulsive.

N° 12
Apparition de Sausse (Var).

En Juin 1950, M. FOSSAT, de l'E. D. F. de GRASSE, et sa femme aperçoivent une vive lueur, puis une boule argen-

tée tournoyante qui fonce sur la montagne, et, semblant l'apercevoir au dernier moment, monte à la verticale et disparaît.

Commentaires

Bien qu'il n'y ait que deux témoins, j'ai retenu ce témoignage typique (le plus typique à ma connaissance) du vol en aveugle des boules, et de la facilité du changement de sens de marche.

N° 13
Apparitions de Tarbes et de Lourdes.

Dans la nuit du 11 Septembre 1950, M. BRAU, gendarme, 11, avenue Jean-Jaurés à AUREILHAN, est de service à la gare de TARBES, quand une boule déformée traverse silencieusement le ciel. Elle est rouge et semble éclairée de l'intérieur.

Vers la même heure, MM. BUYSSONIE et ROMAIN de LOURDES voient une boule lumineuse qui laisse derrière elle une traînée orange rouge. Elle s'arrête un instant, puis repart à faible altitude, dans une direction différente. Durée de l'observation : 10 secondes.

Commentaires

Cela ne pouvait pas être un météore ou un avion à réaction du fait de l'arrêt et du silence. Et, il ne peut pas y avoir eu hallucination collective !

N° 14
La Roche-sur-Yon.

Passage d'un objet au début de la nuit du 31 Octobre 1951 : une lueur verte venant de la mer est d'abord observée à

BRÉTIGNOLLES-SUR-MER. Puis M. ROPERT, avocat, demeurant 9, place de la Préfecture à la ROCHE-SUR-YON l'aperçoit à son tour, sur la route de NIORT à FONTENAY. C'est une lueur vert émeraude, très vive, passant au-dessous des nuages vers 1.500 m. environ. La lueur verte se pique de jaune de temps en temps, et donne une blancheur éblouissante aux nuages situés près d'elle. Elle traverse le ciel à grande vitesse, sans bruit, puis tourne au mauve, lors d'un changement de cap.

Le même soir, M. SIGOT, chauffeur de taxi à FONTENAY-LE-COMTE, aperçoit aussi la lumière vert émeraude à la même altitude.

Commentaires

Témoignage probant du fait du nombre des témoins, et de la personnalité de M. ROPERT, qui est directeur de l'Aéro-club de la Roche-sur-Yon. La luminescence imposée aux nuages, le jaune piquetant le vert et le virage au mauve lors du changement de cap semblent donner une très belle confirmation de mes différentes hypothèses sur le pouvoir luminescent de l'engin, et sur l'effet Zeeman supposé.

N° 15
La Roche-sur-Yon.

Le 10 Mai 1952, M^lle^ Mauricette FEVRE, 32, rue du Maréchal-Foch, voit une boule venir du fond du ciel, et descendre comme sur une pente inclinée par petites secousses. Elle est d'un beau blanc ouaté, et semble tournoyer sur elle-même. Brusquement, elle monte à la verticale, à une hauteur vertigineuse en devenant jaune foncé. La mère de la jeune fille, une voisine et son mari arrivent entre temps. Ils voient alors la boule s'approcher d'un point brillant

immobile dans le ciel et s'enfuir avec. Aucun bruit n'a été entendu.

Le même jour les enfants d'un pharmacien de POITIERS, M. NIVET, prétendent avoir vu deux boules argentées traverser le ciel très pur ce jour-là.

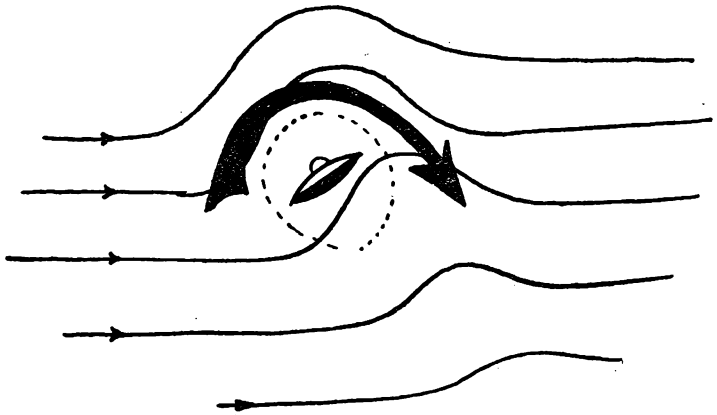


Fig. 16. — Rotation apparente de la boule.

Commentaires

La vérité sort de la bouche des enfants. On trouve dans le premier témoignage la prudence imposée par le vol en semi-aveugle, la fuite dans le ciel, la variation de couleur. Notons que l'apparence de tournoiement peut être due à la circulation de l'air (cf. figure nº 16). Enfin, la prise en compte d'une soucoupe isolée est probable.

N° 16
Apparitions du 28 Mai 1952.

La boule lumineuse de couleur bleue apparaît d'abord le 28 Mai 1952, vers une heure du matin à VAISON-LA-ROMAINE, puis à GAP, où elle est accompagnée d'un

halo bleu. Au PÉAGE-DE-ROUSSILLON, M. PARDY, contrôleur des Contributions, voit passer l'engin qui se dirige vers VIENNE. Il survole DÉCINES, redescend vers GRENOBLE, où il est observé par trois journalistes, MM. R. AYMAR et DUFOURNET d'une part, J. ROGER d'autre part. La boule a pris une couleur orangée et fuit vers le nord en laissant une traînée pâle. On la voit en dernier lieu à MODANE vers 1 h. 15. Les témoins sont M. TEISSERE, chef de Sécurité à la S. N. C. F., M. SIMON, sous-chef de manœuvre, M. Paul GRAND, et M. J. BERNARD, 40, rue de la République à MODANE.

Commentaires

Je pense que les sceptiques trouveront une solution astucieuse de télé-hallucination collective, puisée dans l'arsenal télépathique des sciences occultes pour expliquer ce périple.

Parlons sérieusement. On note ici, d'une part, l'évolution de la coloration de la boule, et d'autre part, l'étrange parcours qui suit fidèlement une des régions les plus actives de France, notamment au point de vue électro-technique. Est-ce du pur hasard ?

N° 17
Villacoublay.

Le 29 Août 1952, vers 19 h. 30, les militaires de permanence à la station météorologique de Villacoublay aperçoivent un point bleu et brillant qui se déplace par saccades dans le ciel. Ils installent le théodolite de la station pour mieux observer le phénomène et préviennent leurs camarades.

L'apparition s'immobilise bientôt, mais en devenant plus petite, comme si elle s'éloignait à la verticale. En déréglant

la lentille de l'appareil, les témoins obtiennent l'image d'un cercle violet entouré de circonférences vertes, lesquelles sont piquées de points verts plus clairs. Au bout de vingt minutes une tache rouge vient s'ajouter à ce spectre.

Une deuxième apparition vient ensuite relayer la première. Prise à son tour dans le théodolite, elle se traduit par un cercle jaune clair d'où semblent jaillir par saccades des traînées irrégulières qui se « tordent en coup de fouet » (sic). Elle s'éloigne un instant vers l'est, puis revient deux minutes plus tard pour se fixer sur la voûte céleste. A partir de ce moment-là, elle suit le mouvement apparent des étoiles ! A 22 h. 45, une nouvelle lueur rouge et bleue apparaît...

Commentaires

Observations très probablement authentiques. Le rapport fourni par ces militaires est précis et comporte les mesures effectuées au théodolite, et il est peu probable que ces jeunes gens (dont un aspirant) se seraient risqués à faire un rapport à leurs supérieurs s'il s'était agi d'un canular ! A remarquer la fixité par rapport aux étoiles, qui élimine implicitement toute propulsion classique...

N° 18
Air France, 10 Juin 1952.

Deux pilotes chevronnés, MM. F. CAVASSE et N. CLÉMENT pilotent le D. C. 4 du service régulier LONDRES-ORLY-NICE. A 19 h. 28 (heure locale) ils survolent DRAGUIGNAN, quand une sorte d'œuf lumineux, blanc, mais non aveuglant, beaucoup plus gros qu'un avion de transport, croise leur route. Il vole horizontalement en ligne droite, à une vitesse de l'ordre de 2 à 3.000 km/h en laissant

derrière lui une traînée de fumée « en pointillé » blanche et légèrement bleutée. Cette traîne représente vingt à vingt-cinq fois la longueur de l'œuf. Les deux pilotes (ex-sceptiques !) l'observent pendant 30 secondes avec l'étonnement que l'on devine.

Commentaires

A l'époque, ce témoignage fut mis en doute par nombre de sceptiques. Aussi dois-je féliciter ici M. Aimé MICHEL qui a démontré, preuves à l'appui, qu'il ne pouvait s'agir ni d'un « canular » ni d'une hallucination collective. En effet, il a recueilli les témoignages de sept autres personnes qui ont vu également l'objet et ce de ... quatre endroits différents !

L'une de ces personnes, le docteur CARLOTTO, de Nice, précise que la luminosité de l'œuf volant variait très rapidement et de façon régulière. Il a également observé la traîne qui, d'après lui, finissait en pointe au lieu de s'élargir comme celle des avions. Enfin, la station météorologique de Montpellier confirme également le scintillement caractéristique.

Je rappelle que j'ai émis l'hypothèse d'un phénomène classique de battement entre plusieurs fonctions périodiques de la propulsion pour expliquer ce clignotement. La traînée en pointillé qui l'accompagne dans ce témoignage semble l'illustrer d'une façon magistrale et difficilement réfutable.

N° 19
Oloron.

Le 17 Octobre 1952, M. Yves PRIGENT, répétiteur au Lycée d'OLORON, et sa famille voient leur repas de midi interrompu par les appels du jeune Yves. Une apparition fantastique en est la cause. Dans un ciel sans nuage, un

cylindre long et blanc, file vers le sud-ouest, à environ 2.000 m. d'altitude. Il est incliné à 45° dans le sens de la marche, et des fumées blanches s'échappent de l'extrémité supérieure. Bientôt, une nuée de boules blanches lui succède. Armé d'une paire de jumelles, M. PRIGENT découvre qu'elles se composent d'une sorte d'anneau jaunâtre ceignant une hémisphère supérieure rougeoyante, et seule visible du fait de l'inclinaison des anneaux vers le sol. Elles volent deux par deux, avec de brusques mouvements de zigzag, en laissant, à chaque zig et à chaque zag, un flocon de fumée blanche qui semble commun aux deux. Mais quelle n'est pas la stupéfaction des témoins, quand ils voient cette même fumée tomber lentement vers le sol, et révéler un aspect d'ouate à contexture fibreuse (laine de verre, diront les uns, fils de nylon diront les autres). Mais ladite ouate met tout le monde d'accord en devenant rapidement déliquescente avant de se volatiliser sans laisser de trace !

Il n'y a eu aucun bruit pendant toute la durée de l'apparition. Mais le radar de MONT-DE-MARSAN, à 150 km., en aurait été « rendu fou ».

Commentaires

Je n'ai pas pu vérifier moi-même les détails des témoignages et je me suis contenté de faire une synthèse de tous les articles parus dans les différents journaux. Malgré tout, les noms et la personnalité des témoins, M. PRIGENT, sa femme, institutrice, ses deux frères, le professeur de gymnastique, le maire de Géronde (commune voisine), des habitants de l'une et l'autre localités sont des preuves suffisantes de l'authenticité des faits. Quand on considère la concordance rigoureuse des détails non seulement avec mon hypothèse de base, mais aussi avec mon hypothèse secondaire, et même avec ses plus hypothétiques spéculations (énergie déchet,

effet Zeeman, etc.), on ne peut pas ne pas être troublé. Ces gens, qui ne connaissent absolument pas ma théorie, ne peuvent pas avoir inventé des détails aussi concordants par pure coïncidence. S'ils les ont rapportés, c'est probablement parce qu'ils les ont vus.

N° 20
Gaillac.

Dix jours plus tard, le 27 Octobre 1952 à 16 heures, une semblable escadrille passe lentement au-dessus de GAILLAC avant de disparaître avec une vitesse ascensionnelle « vertigineuse ». Mais ici, les soucoupes semblent tourner et une lueur bleuâtre court sur leurs bords, alors que tous les autres aspects concordent avec ceux observés à OLORON, notamment la chute de laine de verre.

Commentaires

Il est probable que l'heure plus tardive, des conditions météo différentes, et un angle d'observation également différent sont la cause de la disparition de l'anneau de Saturne jaunâtre et de son remplacement par une luminescence bleue, qui a permis l'observation de la rotation de l'engin. A noter qu'ici, les témoins sont au nombre d'une centaine.

N° 21
Le nuage insolite, 3 Janvier 1953.

M. René SACRE, déjà cité, habitant dans la région de LA ROCHELLE, chasse le vanneau, quand il aperçoit le fameux nuage. On trouvera la description du phénomène page 51. J'ajoute que M. SACRE, intrigué, a observé le ciel les jours suivants et a vu trois fois de suite un feu se déplaçant sans bruit en direction du sud.

Commentaires

Cette observation n'a eu qu'un témoin. Je rappelle que je l'ai prévue et c'est la raison pour laquelle je l'ai retenue, malgré le manque de confirmation de la part d'autres témoins. Mais il est évident que M. René SACRE n'aurait pas inventé cette histoire qui ne correspond à rien, même au point de vue soucoupe, dans l'esprit des gens qu'il aurait voulu éventuellement berner. Si telle avait été son intention, il aurait inventé une histoire plus vraisemblable et... plus publicitaire. Il n'y a qu'à lire les journaux de l'époque pour s'apercevoir du caractère ironique donné à l'information.

N° 22
L'explosion de Dieppe.

Le 7 Janvier 1954, vers les 4 h. du matin, à DIEPPE, des paysans, des dockers et des marins observent une immense lueur qui embrase le ciel. « Il a fait jour pendant 20 secondes, » déclarera l'un d'eux aux enquêteurs. Mais 4 minutes plus tard une formidable explosion ébranle la ville, brisant de nombreuses fenêtres, et... la neige se met à tomber !

La veille, un docker avait déjà signalé le passage d'une boule d'un blanc mat.

Commentaires

L'explication de ce phénomène ne fait aucun doute pour les milieux scientifiques : c'était un météore... Mais comment expliquer alors que l'explosion se soit produite 4 minutes plus tard, et que ce facétieux météore soit déjà passé la veille... On peut répondre que l'explosion s'est produite à une distance de 4 minutes de vitesse son... Mais

cela représente plus de 20 km., et la neige provoquée par cette explosion serait tombée au moins à 10 km. de Dieppe !

C'est pourquoi je pense que l'hypothèse de l'explication par l'explosion d'une soucoupe est aussi valable que celle du météore. De plus, elle offre l'avantage d'expliquer le déclenchement de la chute de neige par la formation d'un cumulonimbus de masse d'air analogue à celui que mes collègues eurent le loisir d'observer à Tourane (voir témoignage nº 29).

N° 23
Le disque calorifère.

Un disque orange, laissant derrière lui une traînée d'un rouge très vif, traverse la FRANCE le 30 Janvier 1954. Il est particulièrement remarqué en COTE-D'OR, dans le JURA, la HAUTE-SAONE et les VOSGES. Mais il est surtout remarqué par deux témoins qui, à son passage, ont ressenti une sensation de chaleur et observé une étrange lueur violette qui semblait courir sur le sol.

Commentaires

Les deux témoins que je cite ont été convoqués en haut lieu. Les autorités qui les ont interrogés m'ont rapporté qu'ils avaient l'air d'être absolument de bonne foi.

Et pourquoi pas ? Cette sensation de chaleur n'a rien de bien mystérieux si l'on admet ma seule hypothèse de base. Cela peut très bien n'être qu'une conséquence indirecte de la fonction propulsive.

La « lueur violette » qui a semblé « courir sur le sol » est à mon avis beaucoup plus susceptible d'intérêt... si elle est exacte.

N° 24
L'observation de Chambéry.

Le dimanche 28 Septembre 1954, à 17 h. 15 précises, le docteur MARTINET, dermatologiste à CHAMBÉRY, franchit le col de la Dent-du-Chat, quand il aperçoit une masse d'un gris aluminium foncé évoluant vers la Croix du Névolet. Il s'arrête. Trois autres voitures en font autant. L'apparition qui vient du sud se met bientôt à perdre de l'altitude en « feuille morte » et se précise sous la forme d'une assiette creuse dont le relief serait tourné vers le haut. Une tache plus claire en occupe le centre, lequel est entouré de « taches plus sombres ».

Le fantastique spectacle dure exactement quatre minutes et dix-huit secondes. Trois militaires de la base du BOURGET du lac l'ont observé également.

Commentaires

D'après les témoins, il s'agissait d'un engin énorme. On peut alors expliquer la luminescence accrue au centre et elle n'est absolument pas contraire à ma théorie : en effet, dans un engin de « gros tonnage », il apparaît beaucoup plus logique de disposer les cabines autour et non au-dessus de l'élément propulseur, et c'était très probablement le cas de l'engin observé par le docteur MARTINET.

N° 25
Premier atterrissage à Poncey-sur-l'Ignon, le 6 Octobre 1954.

En fermant ses volets, M^me^ Thérèse FOURNERET aperçoit un objet lumineux, rouge orange, qui se pose silencieusement dans un pré. Elle s'enfuit affolée chez ses voisins qui...

s'enferment à double tour. Entre temps, d'autres témoins plus courageux, MM. GIRARDOT et MARCHAND, s'arment de fusils et s'approchent de l'engin, mais celui-ci prend subitement une teinte verdâtre, décolle en s'élevant verticalement et disparaît dans la nuit en un clin d'œil. Sur les lieux de l'atterrissage, on constate que les mottes ont été littéralement arrachées sans qu'une trace d'outil soit décelable. Certaines plantes sont encore accrochées par leurs racines profondes, mais la terre qui garnissait ces dernières a été comme aspirée.

L'analyse des mottes de terre ne révèle rien. Par contre, un fort magnétisme rémanant est décelé dans une clôture métallique voisine par un physicien... qui veut taire son nom ! Ce magnétisme n'est, malgré tout, pas assez important pour que l'on puisse affirmer qu'il est dû à une cause récente et cette affaire si riche d'enseignements est abandonnée, comme les autres.

Commentaires

Observation extrêmement intéressante en ce qui concerne l'arrachement des mottes sans trace d'outils, la succion de la terre entourant les racines, et le magnétisme rémanant. Ces trois caractéristiques auraient demandé une patience d'ange, le sacrifice d'un aspirateur et l'utilisation d'un appareillage électrique relativement compliqué, si elles avaient été réalisées dans le but de jouer une bonne farce aux « gens de la ville » par des paysans particulièrement astucieux et... prodigues. Aussi je pense que l'on peut écarter l'hypothèse d'une telle mise en scène. Il reste donc des faits à expliquer. Je propose que l'arrachement, comme la succion, sont dus au départ brutal de l'engin à l'approche des deux paysans, et que le magnétisme rémanant n'a été qu'une des conséquences de la fonction propulsive sur l'espace environnant. Tout devient naturel et logique.

Tellement logique et probant que je me suis demandé si les journaux n'avaient pas ainsi enjolivé l'affaire. Mais une personne particulièrement sérieuse et objective m'a rapporté les faits et les conclusions du physicien. C'est pourquoi j'ai retenu ce témoignage.

TÉMOIGNAGES CONTROLÉS PAR L'AUTEUR

N° 26
Blida, Juin 1952.

Le capitaine R... vole de nuit au-dessus de l'AFRIQUE DU NORD. Brusquement son regard est attiré par une boule lumineuse qui dépasse rapidement son appareil en laissant une longue traînée rougeoyante derrière elle. Son équipage a aperçu lui aussi la mystérieuse apparition. Mais celle-ci s'enfonce et disparaît bientôt dans la nuit.

J'ai questionné l'équipage deux ou trois jours après. Tous m'ont déclaré que la lumière semblait sortir de l'intérieur de la boule, comme émise par deux gros points très brillants. Ces points étaient vert clair, presque jaunes, m'ont dit les uns, bleu très clair m'ont dit les autres. Ils n'avaient pu évaluer les dimensions de la boule, faute de système de référence, mais la brièveté du passage semblait indiquer qu'elle était relativement rapprochée et de dimensions normales à notre échelle [1] ou alors très éloignée, mais de la dimension d'un gratte-ciel et animée d'une vitesse fabuleuse [2].

1. C'est-à-dire celles d'un avion plus ou moins grand.
2. Ces considérations sur la grosseur et la vitesse de la boule ont été faites par l'auteur d'après les déclarations des témoins, et non par ces derniers.

Commentaires

Cas très probable d'un vol de deux soucoupes. L'observation des deux points lumineux à l'intérieur en particulier est extrêmement intéressante, car elle a été faite par des gens qui connaissent leur métier et elle est de celles que ni les ballons météo, ni les phénomènes électro-statiques (qui ont pourtant bon dos) ne peuvent expliquer. La concordance avec ma théorie est séduisante, et je m'empresse de spécifier qu'aucun des témoins n'avait eu connaissance de cette dernière à l'époque.

N° 27
Boufarik, été 1952.

Le capitaine G... et le lieutenant P... roulent en « quatre chevaux » en direction d'ALGER. Le lieutenant qui pilote la voiture croit voir un avion au-dessus de lui. Un instant après, il le revoit encore et s'arrête, intrigué, car les avions vont en général plus vite que les « quatre chevaux » Renault... N'entendant aucun bruit, il coupe son moteur et sort de la voiture. Une masse métallique extrêmement brillante, au point qu'il ne peut en préciser les contours, semble planer à 700 ou 800 m. d'altitude en s'éloignant lentement vers l'ouest. Le lieutenant P... appelle son camarade et tous deux voient l'objet s'en aller vers le MONT CHÉNOUA en prenant de la vitesse, puis virer en angle droit, foncer vers le nord pour disparaître à l'horizon marin, à une vitesse qui défie toute correspondance avec un engin connu.

Alors qu'ils me racontaient cette apparition le lundi matin, les deux officiers virent leurs dires confirmés par le lieutenant-médecin de la Base, arrivé sur ces entrefaites : il avait vu la même chose à 15 km. de là, le même jour,

et à la même heure. Il n'y avait donc pas eu hallucination collective, ni mirage...

J'ai questionné longuement ces deux camarades : Ils m'ont confirmé le silence total de l'apparition, son « oscillation clignotement » sur place au début lent de sa course, son apparence métallique lançant de véritables éclats de magnésium, mais ils n'ont distingué ni rotation, ni tache noire centrale. C'était beaucoup trop brillant pour observer ces détails.

Commentaires

Voir dans le texte. Je rappelle que ces deux officiers sont pilote et radio-navigant, et qu'ils n'ont pu se tromper sur la nature de l'apparition : ce n'était ni un avion, ni un « phénomène météo ». Ce n'était pas un mirage non plus, car un mirage ne peut pas être observé de deux points différents, et le lieutenant-médecin (pilote dans un aéroclub) était aussi catégorique que ses deux collègues.

N° 28

La rencontre du Junker.

Le 7 Juin 1952, le capitaine E... rentre au terrain aux commandes de son vieux Junker 52. Le beau temps règne sur ce coin d'ALLEMAGNE. Subitement les trois membres de l'équipage sursautent : à quelques centaines de mètres devant eux, et à une altitude un peu plus faible, une « biroute »[1] jaune vient d'apparaître. Les trois hommes pensent immédiatement qu'ils se sont « flanqués dans un champ de tir » ce qui n'est jamais très recommandé... Le capitaine réduit

1. Manche à air remorquée à grande distance par un avion, et sur laquelle d'autres avions s'entraînent au tir réel.

les gaz. « Mais c'est un planeur, » s'exclame-t-il un instant après. Étrange planeur qui s'avère sans fuselage et dont l'aile oblongue et orangée brille étrangement dans le jour finissant ! Brusquement... elle se trouve comme par miracle devant le nez de l'avion, et le capitaine effectue une « jambe de chien » [1] brutale pour palier la folle imprudence de l' « objet ». Les passagers, secoués et intrigués par cette évolution, mettent la tête aux hublots et voient aussi l'apparition... qui en est la cause. Elle se précise un instant sous la forme d'un disque orange et incandescent qui s'enfuit aussitôt, comme apeuré, à une vitesse vertigineuse.

Et c'est à ce moment-là seulement que les occupants de l'avion littéralement sidérés, s'aperçoivent que leur soucoupe, — car ils pensent enfin à ce « canular », — faisait partie d'un vol de plusieurs unités dont la formation bien ordonnée disparaît à l'horizon !

« Je ne voulais rien dire pour ne pas passer pour un imbécile, m'a dit le capitaine. Mais les passagers ont vendu la mèche, et il a fallu que je paie la tournée générale au mess ! »

Commentaires

Témoignage absolument authentique. Il est troublant que « l'incandescence orangée » (sic) de l'air immédiatement environnant puisse cacher l'engin lui-même et ses formes, alors que, dans d'autres témoignages, l'éclat métallique de ce dernier est visible. Une étude inachevée et non exposée ici semble indiquer que l'heure et les conditions météo modifient le volume de la surface seuil de luminescence, comme sa coloration qui elle, rappelons-le, semble varier aussi avec l'angle d'observation et la vitesse.

1. Évolution qui consiste à faire un double crochet pour se retrouver plus à gauche, mais toujours au même cap.

N° 29
Tourane, Mai 1953.

Cette explosion a déjà été décrite page 46. J'ai recueilli personnellement les témoignages de gens sérieux et objectifs, et c'est mon camarade M... qui était aux commandes de l'avion parti à la recherche d'éventuels débris sur ordre du Commandement. Je ne pense donc pas que cet événement puisse être contesté en tant que tel, pas plus que ses étranges caractéristiques décrites avec une concordance unanime par tous les témoins.

Commentaires

La traînée de petits nuages « en pointillé », alternativement bleu foncé et blanche, est à rapprocher de la traînée identique de l'observation n° 18. D'autre part, on peut imputer l'ascendance qui provoqua le nuage cumuliforme sur les lieux de l'accident, soit à l'énergie thermique de l'explosion, soit à un dernier effet du champ d'action mis sur « emergency » [1]... direction le ciel par le pilote, un instant avant la désintégration.

1. Emergency : mot anglais standard pour désigner toute commande de secours dans les avions.

IMPRIMÉ EN FRANCE

2106-1955. — Tours, impr. Mame.
Dépôt légal : 1er trimestre 1955.

MAME

découvertes • ÉTUDES • découvertes